

Hloim ohit
II:6.

RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUOSILTA 1949—1951

★

HELSINKI 1953



RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUOSILTA 1949—1951

★

HELSINKI 1953

SISÄLLYS.

	Sivu
Yleiskatsaus	5
I Yleinen hallinto	15
II Rata, rakennukset ja laitteet	22
III Rautatierakennukset	31
IV Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet	47
V Varastot ja hankinnat	64
VI Liikenne	73
VII Tariffit	82
VIII Henkilökunta	86
IX Tapaturmat	98
X Taloudellinen tila	98

RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS VUOSILTA 1949—1951.

YLEISKATSAUS.

Rautatieliikenne on tunnetusti suhdanneherkkää — liikenteen määrä vaihtelee välittömästi maan talouselämässä esiintyvien nousujen ja laskujen mukaan. Rautateiden toimintaa selostavan katsauksen taustaksi on tästä syystä paikallaan lyhyesti palauttaa mieliin kertomuskautena talouselämän alalla tapahtunut kehitys.

Vuodet 1949—1951 ovat Suomen talouselämässä ripeän kehityksen ja vilkkaan toiminnan aikaa. Sille ominaisia piirteitä ovat tuotannon kasvaminen ja sen mukana kansantulon lisääntyminen. Tätä kuvastavat tilastollisen päätoimiston suorittamat kansantulolaskelmat, jotka ilmaisevat yhteiskunnan kunakin vuonna tuottamain tavaroiden ja palvelusten määrän sekä brutto- että nettoarvoina. Reaalinen nettokansantuote on ollut indeksilukuina ilmaistuna (vuosi 1938 = 100) vuonna 1949 117, vuonna 1950 123 ja vuonna 1951 144.

Tarkasteltaessa eri elinkeinonhaarojen kehitystä voidaan todeta, että maa- ja metsätaloudessa on saavutettu toista maailmansotaa edeltänyt taso. Teollisuudessa ja rakennustoiminnassa se on suuresti ylitetty. Teollisuustuotannon volyyymi-indeksi oli vuoteen 1938 verrattuna kysymyksessä olevina vuosina 140, 150 ja 177. Rakennustoiminnan vastaavat luvut olivat 161, 166 ja 168.

Ulkomaankaupan kehitys on noudattanut samankaltaista nousevaa suuntaa. Vuoden 1949 alkupuolella vientimarkkinat tosin kiristyivät ja aiheuttivat markan arvon devalvoimisen kahdesti mainitun vuoden kuluessa, mutta vuoden loppupuolella vientimme jälleen elpyi. Seuraavan vuoden kauppavaihdossa päästiin jo lähelle sodanedellistä tasoa ja vuoden 1951 aikana se ylitettiin vapaan viennin (ilman sotakorvauksia) osalta 5 ja tuonnin osalta 12 prosentilla. Maailmanmarkkinoiden hintakehitys oli meille suotuisa koko kysymyksessä olevan ajan, joskin siinä vuoden 1950 kuluessa oli havaittavissa meidän kannaltamme heikkenemistä, joka johtui tuontihintojen noususta. Viimeisen katsausvuoden aikana vienti- ja tuontihintojen välinen suhde muuttui hyvin edulliseksi. Eräät kohonneet tuontihinnat alkoivat laskea maaliskuusta 1951 alkaen, kun taas puutavaroiden ja puunjalostustuotteiden hinnat maailmanmarkkinoilla nousivat jatkuvasti vuoden loppuun saakka. Tällöin oli vienti- ja tuontihintojemme välinen suhde (terms

of trade) noin 77 % ja vientimme volyyymi lähes 22 % korkeampi kuin vuonna 1950. Kesällä 1951 alkoi kuitenkin näkyä merkkejä suhdanteitten heikkenemisestä. Yhdysvalloissa alennettiin selluloosan hintoja. Englanti ja Länsi-Euroopan maat alkoivat maksutasevaikeuksiensa vuoksi säännöstellä tuontihintoja ja rajoittaa tuontia varsinkin puutavaroiden ja puunjalostustuotteiden osalta. Meidän ulkomaankauppaan perustuva talouselämämme on suhdanneherkkää, sillä vientimme käsittää 20—25 % ja tuontimme noin 20 % bruttokansantuotteestamme. Näin ollen maailmanmarkkinoiden hintakehityksellä on suoranainen vaikutus talouselämäämme. Toisaalta taas Suomen osuus maailmankaupasta on vain 0.6 % ja puunjalostustuotteidenkin osalta vain 15—20 %, joten meillä ei ole mahdollisuuksia suurestikaan vaikuttaa ulkomaankaupassamme vallitseviin hintoihin.

Edelliseen verrattuna epäedullinen ilmiö on sen sijaan katsauskauden aikana talouselämässämme ilmennyt kustannustason jatkuva nousu. Toisen maailmansodan jälkeinen inflaatio oli vuoteen 1949 mennessä jo tasaantumassa. Mainittu vuosi onkin verrattain rauhallinen sekä hinta- että palkkakehitykseen nähden. Tukkuhintaindeksi kohosi sen aikana vain 3.1 %. Indeksiin sisältyvät ulkomaiset tavarat kallistuivat 9.1 % ja kotimaiset 0.8 %. Nousun syynä olivat devalvaatiot, sillä ulkomaan valuutan määräiset hinnat alenivat koko ajan. Devalvaatioiden ja eräiden tukipalkkioiden poistamisen aiheuttaman hintojen nousun vuoksi rikkoo tuotantoa työmarkkinoilla vallinnut rauha vuoden 1949 lopulla. Seuraavan vuoden alussa myönnetty 7.5 %:n kuoppakorotukset eivät riittäneet rauhoittamaan liikehtimistä palkkarintamalla, vaan tilanne kehittyi yleislakon uhaksi, joka laukesi vasta toukokuussa solmitulla F-sopimuksella. Tällöin korotettiin työntekijäin palkkoja 15 %:lla ja ne sidottiin elinkustannusindeksiin pistelukuun 860. Tätä sopimusta edeltäneet palkkalevottomuudet aiheuttivat yhdessä hinnankorotusten kanssa inflaatiopsykoosin, ja inflaatio riistäytyi uudelleen valloilleen. Sen vauhtia lisäsi F-sopimuksen aiheuttama kustannusten nousu sekä maataloustuotteiden hinnankorotukset. Palkkaliikkeet alkoivat uudelleen saman vuoden syksyllä. Niiden johdosta nostettiin yleistä palkkatasoa 8 % lokakuussa tehdyllä A-sopimuksella. Näiden molempien sopimusten tulokannassa

ja toteuttamisessa on esiintynyt paljon kitkaa ja erimielisyyksiä eikä toistaiseksi olla täysin selvillä siitä, miten paljon ne ovat palkkatasoon vaikuttaneet. Virkamiehille myönnettiin palkkankorotuksia heinäkuussa 1950 ja maaliskuussa 1951. Palkkatason nousu on teollisuudessa noin 50 %, metsätoissa 50—60 %, maataloudessa noin 30 %, rakennustoiminnassa noin 71 % ja virkamiehille palkkaluokasta riippuen 38—56 %. Hinnat nousivat vuoden 1950 kuluessa myös huomattavasti enemmän kuin edellisellä vuonna. Tukkuhintaindeksi nousi 27 % ja elinkustannusindeksi tukipalkkiosta huolimatta noin 20 %. Tukkuhintaindeksiin kuuluvat tuontitavarat, joita on noin 1/3 indeksilaskelmaan kuuluvasta tavaramäärästä, kalistuiivat 17.3 % ja kotimaiset noin 30 %. Kotimainen hintataso oli siis noussut huomattavasti kansainvälisen tason yläpuolelle. Vuosi 1951 on ollut palkkakehityksen suhteen rauhallinen, joskin palkkojen liukuminen ylöspäin lienee jossain määrin jatkunut. Hinnat sensijaan ovat jatkuvasti kohoineet. Tukkuhintaindeksiin nousu on viimeisen katsausvuoden kuluessa 34 %. Siihen vaikuttavista osatekijöistä metsätaloustuotteiden indeksi kohosi yli 90 %, teollisuustuotteiden 40 % ja maataloustuotteiden 20 %. Tuontitavaroiden nousu on keskimäärin 20 %.

Liikenteen määrä.

Maamme teollisuustuotannon ja ulkomaankaupan ripeä elpyminen toi mukanaan myöskin tavaraliikenteen voimakkaan lisääntymisen. Miten kuljetukset jakaantuivat eri kuljetusmuotojen kesken ei toistaiseksi voida varmuudella sanoa, koska kuljetustilastot Suomessa ovat, rautatietilastoa lukuunottamatta, puutteelliset. Vuonna 1951 elinkeinoelämämme edustavien keskusjärjestöjen toimesta perustetun Tuotannon Kuljetusasiain Neuvottelukunnan suorittaman erikoistutkimuksen perusteella voidaan kuitenkin tehdä se johtopäätös, että noin puo-

let tuotannon kaikista joukkokuljetuksista (vaunu-kuormaliikennettä edellyttävästä) tulee rautateiden osalle toisen puolen jäädessä maantie- tai vesikuljetuksen varaan. Vuosina 1946—1948 ylittivät rautateillä kuljetetut tavaramäärät runsaasti 1930-luvun keskimääräiset tavaraliikenteen luvut ja lähenivät vuonna 1937 saavutettua huipputulosta 15.7 miljoonaa tonnia. Näihin verrattuna edusti vuosi 1949 melko hiljaisen liikenteen kautta. Kuljetettu tonnimäärä oli 13.9 miljoonaa ja tonnikilometrimäärä 3.0 miljardia, mitkä luvut merkitsivät vuoden 1948 tasoon verrattuna 10, vastaavasti 15 prosentin vähennystä. Vuonna 1950 tavaraliikenne jälleen lisääntyi, niin että tonnimäärä nousi 15.8 miljoonaa ja tonnikilometrimäärä 3.4 miljardiin. Viimeisenä katsausvuotena 1951 tavaraliikenteen suuruus oli ennätyksellinen. Kuljetettu tavaramäärä oli 19.5 miljoonaa tonnia ja tonnikilometrimäärä 4.4 miljardia.

Seuraava taulukko esittää katsauskauden aikana päivittäin kuormattujen vaunujen keskimäärän sekä vaunuylijäämän (+) tai -vajausta (—). Lukumääristä käy selvästi ilmi taloudellisessa aktiviteetissa tapahtuneet muutokset. Vuodelle 1949 oli ominaista vaunuylijäämää. Muut katsauskauden vuodet taas ovat vajausvoittoisia. Vuoden 1950 syksyllä kuormausten lukumäärä tosin laski A-sopimusta edeltäneiden lakkojen vuoksi. Haitallisesti ja kuormaustilukkuja vähentävästi vaikutti myöskin huhtikuussa 1950 sattunut 5 päivää kestänyt veturimieslakko, joka aiheutui eläkkeiden määriä koskevista erimielisyyksistä. Viimeisen katsausvuoden aikana vaunuvajaus oli suurimmillaan pysytellen itsepintaisesti 3 000:n lähetyillä. Esitetyt lukumäärät eivät kuitenkaan kuvastane todellista tavaravaunujen puutetta, sillä vaunupulan aikana asiakkaat ilmeisesti tilaavat tarvettaan suurempia vaunumääriä yrittäen tällä keinoin parantaa mahdollisuuksiaan saada vaunuja käyttöönsä.

Päivittäin kuormattujen vaunujen keskimäärät sekä vaunuylijäämä (+) tai -vajaus (—).

		V. 1949.	V. 1950.	V. 1951.
Tammikuu	3 848	+3 611	4 385 + 388	4 877 —1 545
Helmikuu	4 441	+2 531	4 942 — 880	4 849 —2 799
Maaliskuu	4 470	+2 654	5 094 — 862	4 514 —3 006
Huhtikuu	4 238	+3 291	4 777 — 78	5 081 —3 165
Toukokuu	4 397	+3 561	4 078 —1 002	5 427 —2 690
Kesäkuu	4 403	+2 739	5 402 —1 500	6 028 —2 931
Heinäkuu	4 555	+2 436	4 516 — 748	5 896 —2 919
Elokuu	4 783	+1 821	5 770 — 669	6 099 —3 330
Syyskuu	5 417	+ 207	5 180 + 206	6 083 —3 364
Lokakuu	5 365	+ 24	4 725 +1 887	6 184 —3 331
Marraskuu	5 487	+ 417	5 426 + 262	5 966 —2 274
Joulukuu	4 576	+1 328	4 872 — 544	4 756 —1 245

Kuljetustoiminta rautateillä on luonteeltaan massakuljetusta ja niinpä siinä vaunu-kuormaliikenne käsittääkin yli 94 % kaikista tavarakuljetuksista. Vaunu-kuormaliikenteen keskimääräinen kuljetusmatka, joka oli vuonna 1938 noin 164 km, oli pidentynyt vuoteen 1949 mennessä 214 kilometriksi ja vuoteen 1951 mennessä 226 kilometriksi. Ennen vuotta 1949 tapahtunut välimatkojen kasvu johtuneen suurimmalta osaltaan rauhanteossa menetettyjen rataosien aiheuttamasta kuljetusolojen rakennemuutoksesta. Sen jälkeinen pidentyminen taas lienee seuraus talouselämän aktiviteetin yleisestä noususta. Esimerkkinä

mainittakoon, että vielä vuonna 1950 laskettiin noin 17 % Suomen metsistä olevan hakkuiden kannattavuusarajan ulkopuolella, mutta puutavaran hintojen nousu saattoi sittemmin syrjäisetkin seudut hakkuiden piiriin, joka sitten osaltaan aiheutti myös rautaliikenteessä kuljetusmatkojen pidentymistä.

Henkilöliikenteen kehitys on ollut katsauskauden aikana huomattavasti tasaisempaa kuin tavaraliikenteen. Sodanjälkeisiä huippulukuja ei ole enää saavutettu, mutta liikenne on ollut kuitenkin huomattavasti vilkkaampaa kuin 1930-luvulla. Allaoleva asetelma kuvaa henkilöliikenteen kehitystä.

Vuonna 1948	48.7 milj. matkaa	2.24 miljard. henkilökilometriä.
„ 1949	43.9 „ „	2.08 „ „
„ 1950	45.7 „ „	2.18 „ „
„ 1951	45.1 „ „	2.28 „ „

Henkilöliikenteen väheneminen katsauskauden aikana johtuneen osittain autoliikenteen kilpailun lisääntymisestä. Suurin syy lienee kuitenkin se, että matkustaminen sotien jälkeen oli epätavallisen vilkasta. Armeijasta kotiutetut miehet ja luovutetusta Karjalasta siirretty väestö etsivät lopullista sijoittumispaikkaansa, ja liikkuvaisuus lienee palautunut normaaliksi vasta vuoden 1948 jälkeen.

Miten kuljetusten lisääntyminen vaikutti liikenteen määrään rataverkolla, siitä on vaikea antaa tarkkaa kuvaa. Jonkinlainen käsitys liikennetiheydestä saadaan kuitenkin vertaamalla toisiinsa eri vuosina kutakin ratakilometriä kohden kuljetettujen akselikilometrien määrää. Tämä suhdeluku oli vuonna 1949 251 400 ja kasvoi vuoteen 1951 mennessä 282 660:ksi, joten sen lisäys oli yli 11 %.

Rataverkoston suorituskyvyn lisääminen.

Kun tarkastelemme niitä edellytyksiä, jotka edellä selostettujen kuljetusten suorittamista varten ovat olleet valtionrautateiden käytettävissä, on otettava huomioon se koko Itä-Suomen kuljetusoloissa sotien jälkeen tapahtunut rakennemuutos, jonka Karjalan ratojen, Saimaan kanavan sekä Viipurin ja sen lähiympäristöjen satamien menetykset olivat aiheuttaneet. Teollisuuden uusi sijoittuminen ja tuotannon luonnollisen kuljetustarpeen suuri kasvu aiheuttivat sitäpaitsi liikenteelle omat vaatimuksensa. Huomatavimpien puutavara-alueittemme tuotannon pääosa oli muuttuneiden olosuhteitten vuoksi ohjattava Savon rataa pitkin kulutuspaikoille ja viennin osalta Kotkan ja Haminan satamiin. Rataverkostomme on rakennettu suurimmalta osaltaan 1930-luvun tarpeita vastaavaksi, eikä sitä vielä katsauskauden alkaessa oltu tarvittavien varojen puutteessa voitu sopeuttaa uuteen tilanteeseen. Junanlähetyksivät olivat pitkiä ja ratapihat ahtaita. Niiden kapasiteetti ei ole läheskään aina riittänyt läpäisemään liikennettä. Tämä puute on selvimmän ilmennyt risteysasemien ja järjestyseratapihojen kohdalla. Erikoisen vaikeita ovat olleet talvikuukaudet, jolloin laskumäkien toiminta hidastuu ja vaihtotyöhön kuluu muutenkin runsaammin aikaa. Tästä johtuen tavarajunat ovat joutuneet liian usein odottamaan jopa tuntikausia risteysasemalle pääsyä läheisillä liikennepaikoilla. Koska vetureitten kattiloissa odottamisen aikaanakin on pidettävä täysi työpaine ja koska jäykistyneiden vaunujen liikkeelleasaaminen vaatii paljon energiaa, seurauksena on ollut suhteettoman suuri palttoaineen kulutus ja kaluston liiallinen rasitus. Liikenne on usein hidastunut jopa siinä määrin, että varikkoasemilla on syntynyt pulaa vetureista. Vaunuston kiertoaika on pidentynyt lisäten siten vaunupulaa ja viivyttyä tavaralähetyksen kulkua. Henkilökunnan kohdalla tämä hidastuminen on merkinnyt työtuntimäärien lisääntymistä ylityökorvauksineen ilman vastaavaa lisäsuoritusta. Koska on selvää, että tämä rataverkoston kapasiteettivajaus on esiintynyt huomattavana tappiomomenttina tilinpäätöksessä sekä alentanut rautateiden kilpailukykyä, päähuomio on tämänkin katsauskauden aikana edelleen kiinnitetty kapasiteetin lisäämiseen. Siitä syystä on siirretty

entistä raskaampaan kiskotukseen, laajennettu ratapihoja sekä rakennettu uusia ohikulkupaikkoja ja vilkkaimmin liikennöidyille rataosille kaksoisraiteita.

Sodan aikana ja sen jälkeisinä vuosina ei rahoitus-, työvoima- ja materiaalisääntövaikkeuksien vuoksi oltu voitu uusia rataverkoston kiskotusta siinä määrin kuin toisaalta liikenne ja toisaalta kiskojen kulumaisuus olisi edellyttänyt. Suuri osa kiskoista olikin yli-ikäistä. Tätä todistivat varsinkin talvisin jokapäiväiset lukuisat kiskojen katkeamistapaukset, joiden vuoksi liikenne kävi muutamin paikoin suorastaan vaaralliseksi. Useiden rataosien kevyt kiskotus oli esteenä raskaitten veturityyppien käytölle ja heikensi siten näiden ratojen suorituskikyä.

Katsauskauden eräänä tärkeimmistä jälleenrakennustehtävistä on näin ollen pidetty kiskotuksen uusimista sikäli kun materiaalia on saatu käytettäväksi. Edellytykset tähän ovatkin parantuneet kotimaisen kiskovalssauksen jonkin verran lisääntyneiden toimitusten ja ulkomailta suoritettujen hankintojen ansiosta. Pahimmin rasitetun Savon radan kiskoja oli jo vuonna 1948 alettua vaihtaa 43 kg/m painoisiin ja työ saatiin Kouvolan—Pieksämäen välillä loppusuoritetuksi vuoden 1949 kuluessa. Tämän jälkeen voitiin mainitulla rataosalla siirtyä Trl-sarjan veturien käyttöön, mikä merkitsee huomattavaa suorituskyvyn lisääntymistä. Pieksämäen—Haapamäen välillä ollaan niinkään siirtymässä 43 kg/m:n kiskotukseen ja Kontiomäen—Iisalmen välinen rata on uusittu 30 kg/m:n kiskoilla. Koska liikenteen taloudellisuutta ja kilpailukykyä silmälläpitäen ollaan jatkuvasti menossa yhä raskaampaa kalustoa ja suurempaa nopeutta kohden, otettiin valtionrautateilla vuoden 1951 kuluessa käyttöön uusi ja entistä vahvempi kiskotyyppi, nimittäin 59,740 kg/m:n kisko. Belgian Suomelle myöntämän luoton turvin voitiin tätä kiskoa siihen kuuluvine sidekiskoineen tuoda maahan niin paljon, että Pasilan—Riihimäen välisen rataosan molemmat pääraiteet saadaan sillä kiskotetuksi vaihteita lukuunottamatta. Työtä ei kuitenkaan saatu päätökseen katsauskauden aikana. Yllämainittujen uusimistöiden lisäksi suoritettiin muitakin kiskojen vaihtoja, joten uudelleen kiskotettu raidepituus on lähes 500 km. Vielä on mainittava, että katsauskauden loppupuolella saatiin käyntiin radan päällysrakenteen muuttaminen sepelirakenteeksi, mikä merkitsee radan ajokuntoisuuden tuntuvaa paranemista ja sen ohella tuottaa huomionarvoisia säästöjä kunnossapitokustannuksissa.

Osittain työttömyyden torjumiseksi myönnettyillä määrärahoilla on jatkettu aikaisemmin aloitettujen kaksoisraiteiden rakentamista. Vuonna 1949 saatiin liikennöitävään kuntoon Kuopion—Iloharjun välinen noin 4 kilometrin pituinen kaksoisraide. Seuraavan vuoden kuluessa valmistui Lahden—Uudenkylän ja Lahden—Herralan välille toinen raide ja viimeisen katsausvuoden aikana Tampereen—Messukylän välille. Näiden lisäksi työt ovat olleet käynnissä Hämeenlinnan—Lempäälän, Herralan—Riihimäen ja Kouvolan—Inkeröisten välisillä kaksoisraidetyömailla.

Huomattavia ratapihojen laajennustöitä on suoritettu Pasilassa, Riihimäellä, Tampereella, Seinäjoella, Oulussa, Kuopiossa, Kotkan Hovinsaassa

ja Haminan Hillossa. Määrärahojen pienuuden vuoksi laajennukset ovat kuitenkin riittämättömiä ja kuluneet vielä useita vuosia ennenkuin edes tärkeimmille järjestelyratapihoille saadaan liikenteen vaatimat raiteet ja teknilliset välineet.

Raskaimmin kuormitettujen rataosien läpäisykykyä on pyritty parantamaan myös rakentamalla keskittyttäjä vaihdelaatoksia. Ne nopeuttavat junakoh- tausten hoitamiseen liittyviä tehtäviä yksiraiteisilla rataosilla, minkä ohella ne lisäävät junaturvallisuutta ja tuottavat melkoisia säästöjä henkilömenoissa.

Työt Pohjois-Suomen sodassa hävitettyjen ratojen korjaamiseksi ovat olleet käynnissä vuodesta 1944 lähtien. Ne olivat saatu liikennekelpoiseen kuntoon jo vuonna 1947 lukuunottamatta Aavasaksan—Kaulirannan ja Kemijärven—Kellosojan välisiä rata- osia. Tosin liikennöitiin viimeksimainittua rataa tal- visin Kemijoen jälle asennettua raidetta pitkin. Sillat olivat kuitenkin väliaikaisia, ja ne on raken- nettu katsauskauden aikana pysyväisiksi. Suurimmat niistä ovat Ounasjoen, Suutarinkorvan, Tengeliön- joen ja Kemijärven sillat, jotka kaikki valmistuivat vuonna 1951.

Uudet rautatierakennukset.

Siinä mietinnössä, jonka lakia rautatierakennuk- sista vuosina 1947—1951 valmistelemaan asetettu ko- mita jätti valtioneuvostolle, oli kiireellisimmän ra- kennettavina ratoina mainittu mm. Parikkalan—Simpeleen yhdysrata sekä Oriveden—Jämsän rautatie, joka viimeksimainittu oli ollut työn alla jo vuosi- kausia. Ensiksimainittu voitiinkin avata rajoitetulle liikenteelle jo 1. 12. 1947, mutta lopulliseen kun- toon se valmistui vasta vuonna 1949. Samana vuonna valmistui myöskin Kovjoen—Uudenkaarlepyyn rata. Oriveden—Jämsän rata avattiin täydelliselle liiken- teelle vuonna 1950. Viimeistelytyöt jatkuvat kuiten- kin ja radan jatko Jämsänkoskelle sekä Olkkolan haararata ovat edelleen työn alaisina. Suolahden—Haapajärven ja Kontiomäen—Taivalkosken rautatie- rakennuksilla on jatkettu keskeytyksissä olleita töitä sekä menoarviossa myönnettyjen että työttömyysra- hojen turvin. Uusia katsauskauden aikana aloitettuja rautatierakennustyömaita ovat Joensuun—Koveron, Siilinjärven—Juankosken ja Murtomäen—Otanmäen rautatierakennukset. Näistä on viimeksimainittu kat- sottu kiireelliseksi.

Kun valmistuneiden uusien ratojen lisäksi otetaan huomioon vuonna 1950 ostettu Rauman rautatie, val- tionrautateiden oman radan pituus on lisääntynyt katsauskautena 95 km:llä eli 4 704 km:stä 4 799 km:iin.

Liikkuvan kaluston lisääminen.

Toisen maailmansodan jälkeisenä aikana valtion- rautateiden käytössä olleista vetureista huomattava osa on ollut liian vanhoja. Veturiin yli-ikäisyys tekee liikenteen hoitamisen epävarmaksi ja on ta- loudellisesti epäedullista, koska kuluneen kaluston kunnossapitomenot nousevat suhteettoman korkeiksi ja polttoaineen kulutus pysyy liian suurena. Uusien vetureitten hankkimiseen on sen vuoksi katsauskau- tana kiinnitetty vakavaa huomiota. Se onkin tär- keimpiä jälleerakennustehtäviä. Kotimaisten vetu- ritehtaitten toimituskyky — sotakorvaustöistä joh- tuen — on kuitenkin jatkuvasti ollut vähäinen. Vuo- den 1949 aikana saatiin liikenteeseen vuonna 1943

tehdystä 6 kpl käsittäneestä hankintasopimuksesta viimeiset kaksi uutta Hrl-sarjan veturia. Vuonna 1950 valmistui 3 Trl-veturia ja viimeisen katsaus- vuoden aikana samoin 3, jotka kaikki oli tilattu v. 1946. Tanskasta vuonna 1946 tilatuista 20 Tk3- sarjan veturista saatiin liikenteeseen vuonna 1949 12 kpl ja vuonna 1950 loput 8 kpl. Nämä kaikki koottiin Hyvinkään konepajassa. Vuonna 1949 saa- pui maahan 2 raskasta vaihtoveturia (Vr4) ja vuonna 1950 viimeinen saman sarjan veturi, joita oli vuonna 1948 ostettu edullisesti U.S.A:sta 24 kpl. Nämä vaihtoveturit on soveltuakseen paremmin meikäläi- seen käyttöön varustettava lisäpyöräkerralla korkean akselipainonsa vuoksi, ja vasta sitten kun tämä toi- menpide on suoritettu, niistä saadaan täysi hyöty. — Yhteensä valtionrautatiet saivat vuosina 1949—1951 käyttöönsä 31 uutta veturia. Sitäpaitsi siirtyi Rau- man rautatien ostossa VR:lle 10 veturia, joista kui- tenkin hylättiin heti yksi ja 2 poistettiin yleisistä liikenteestä. Vuonna 1950 myytiin yksityisille liiken- nöitsijoille 2 vanhaa veturia. Samana vuonna romu- tettiin loppuunkuluneina 9 ja seuraavana vuonna 8 veturia. Katsauskauden aikana lisääntyi veturi- kanta siis 19 yksiköllä, joista 7 kuitenkin oli van- haan (Rauman rautatien). Vuoden 1951 vilkas lii- kenne pakotti toimenpiteisiin vetovoiman lisäämi- seksi. Koska kotimainen tuotanto ei vielääkään ollut tarpeeksi suuri, saatiin oikeus tilata Saksasta 20 Trl-sarjan veturia samalla kun kotimaisille veturi- tehtaille sijoitettiin 12 samanlaista.

Vuonna 1951 meillä oli liikenteessä 40 vuoden iän ylittäneitä vetureita 245 kpl eli noin 30 % vetureit- ten yhteismäärästä. Seuraavien vuosien taloudellista tulosta ajatellen on vetovoimastamme suuri osa vaa- rallisen vanhaa, joten veturikannan uusiminen on eräs lähivuosien tärkeimmistä tavoitteista.

Vetovoimakysymys on muutenkin kehitysvaihees- saan. Siirtyminen yhä enemmän dieselvetureitten käyttöön on parhaillaan harkittavana, ja ratkaisu riippuu siitä, missä määrin ne todetaan höyryvetu- reita taloudellisemmiksi. Eräiden kaupunki- ja sata- maratapihojen vaihtotyössä dieselveturit ovat höyry- vetureihin verrattuna sopivampia mm. jälkimmäisten häiritsevän savunmuodostuksen ja niiden aikaansa- man tulipalovaaran vuoksi. Vuonna 1951 tilattiin valtionrautateille 3 dieselvaihtoveturia ja niistä saa- tavat kokemukset yhdessä ulkomailla tapahtuvan ke- hityksen kanssa tulevat aikanaan vaikuttamaan veto- voimakysymyksen ratkaisuun.

Koska henkilöliikenne muutamilla rataosilla on siksi vähäistä, että veturin käyttäminen paikallis- luontoisten matkustajajunien vetovoimana on epäta- loudellista erittäinkin siellä, missä pysähtymispaikko- jen välimatkat ovat lyhyitä, on tarkoitus näiden ratojen liikenteessä yhä enemmän siirtyä moottori- vaunujen käyttöön. Liikenne tulee siten joustavam- maksi ja samalla veturit vapautuvat sellaisiin kulje- tuksiin, joissa niiden tehoa voidaan taloudellisemmin käyttää hyväksi. Linja-autoliikenteen kilpailu on useilla paikkakunnilla pakottanut rautatiet lisää- mään kulkuvuorojaan, jolloin moottorivaunu on ha- vaittu sopivaksi kuljetusvälineeksi. Tämänkaltaisen liikenteen hoitamista varten tilattiin vuonna 1949 20 dieselmoottorivaunua. Ensimmäisen koeajo suo- ritettiin vuoden 1951 loppupuolella ja muut valmis- tunevat seuraavan vuoden aikana. Tämän lisäksi suunnitellaan vielä kevytrakenteisten moottorivaunu- jen, ns. kiskoautojen hankintaa.

Vaunuston suhteen rautatiet ovat sikäli edullisessa asemassa, että vaunuja on jatkuvasti voitu rakentaa valtionrautateiden omassa vaunutehtaassa Pasilan konepajassa. Materiaalipula sekä määrärahojen niukkuus ovat kuitenkin hidastaneet vaunuston uusintaa. Katsauskauden aikana on rakennettu yhteensä 1 578 tavaravaunua rautateiden omaa tarvetta silmälläpitäen sekä lisäksi yksityisten liikennöitsijöiden tilaamia säiliövaunuja ja posti- ja lennätinhallituksen asuntovaunuja. Tavaravaunukantaamme voidaankin lukumäärältään jo pitää järkevänä. Jatkuva tuotanto on kuitenkin tarpeen vuosittain käytöstä poistettavan kuluneen kaluston korvaamiseksi. Vaunuston kunto ja konstruktio kaipaavat sensijaan jatkuvaa huolenpitoa. Kiristyttyä kilpailu edellyttää uusien vaunutyyppien käyttöönottoa ja koskee tämä sekä henkilö- että tavaravaunustoa. Viimemainittujen suhteen suoritettiin v. 1951 alussa asiakkaiden keskuudessa laaja mielipidetutkimus, joka antoi arvokkaita viitteitä uusien tavaravaunujen kehittämistä varten. Mainitun vuoden lopulla saatiin suunnittelutyötä varten lisää konstruktööriä ja uusien tavaravaunutyyppeiden kehittäminen saatiin silloin käyntiin.

Henkilövaunuista on katsauskauden aikana esiintynyt suurtakin pulaa varsinkin juhlapäivien aiheuttaman liikenteen järjestelyssä. Myös vaunujen kunto on ollut arveluttavan heikko ja vanhanaikainen. Tätä sekä Olympiakisoja silmälläpitäen on katsauskauden aikana rakennettu Pasilan konepajassa 3. luokan päivävaunuja 47 ja 3. luokan makuuvaunuja 6 kpl sekä 18 neliaksellista konduktöörivaunua. Näiden lisäksi on korjattu perusteellisesti lähes 600 henkilövaunua. Sekä päivä- että makuuvaunujen sisustuksessa on yhä enemmän otettu huomioon matkustajien mukavuus. Olympialaisiin mennessä saadaankin liikenteeseen uudentyyppisellä sisustusrakenteella varustettuja vaunuja.

Liikenteen kulun tehostaminen.

Sotaa lähinnä seuranneena aikana oli ollut pakko suorittaa liikenteen järjestelyssä ja eri liikennemuotojen yhteensovittamisessa melko pitkälle meneviä säännöstelytoimenpiteitä kuljetusten kiireellisyysjärjestyksen määrittämiseksi. Tätä varten valtioneuvosto oli asettanut Kuljetusasiain keskusjohto-nimisen elimen. Sittenkin kävivät pakkotoimenpiteet tarpeelliseksi, ja mainitun elimen toiminta voitiin lopettaa vuonna 1948. Vuoden 1951 kuluessa tapahtuneen liikenteen voimakkaan kasvamisen takia oli jälleen varustauduttava kuljetusten säännöstelyyn. Valtioneuvosto asetti saman vuoden heinäkuussa Kuljetusneuvosto-nimisen elimen suunnittelemaan liikenteen hoitamiseksi välttämättömiä järjestelyjä. Asutuskuskuksia samanaikaisesti uhanneen polttoainepulan vuoksi tehostettiin lokakuun ensimmäisellä viikolla kuljetusneuvoston aloitteesta halkojen kuljetusta asutuskuskuksiin, ja vaunujen vapauttamiseksi tähän tehtävään kiellettiin vientipaperipuun kuormausta 1.—7. 10. 1951 väliseksi ajaksi. Toimenpiteen ansiosta saatiinkin suurimpien kulutuspaikkakuntien polttoainevajaus täytetyksi. Jotta painusnt tavaraliikenne olisi voitu seurata talvikauden aikana hoitaa, supistettiin rataverkolla henkilöliikennettä peruuttamalla ja yhdistelemällä henkilö- ja pikajunia. Kaikkiaan poistettiin liikenteestä noin 100 henkilö- tai pikajunaparia.

Liikenteen joustavaa hoitamista silmälläpitäen ryhdyttiin katsauskauden aikana myös rautateiden omassa piirissä suunnittelemaan parannuksia kuljetusmenetelmiin ja mahdollisuuksien mukaan korvaamaan kapasiteettivajasta erilaisilla järjestelytoimenpiteillä. Koska vaunustoa ei kyetty kuljettamaan ilman viivästymisiä ja vaikeita ruuhkaantumisia, oli ilmeistä, ettei vuoden 1950 alusta alkaen esiintyneen vaunupulan syyinä ollut vaunujen lukumäärän absoluuttinen pienuus, vaan niiden liian hidas kulku. Vaunuston kiertoaika, joka oli vuonna 1938 ollut noin 4 ½ vuorokautta, oli tosin vuoteen 1951 mennessä lyhentynyt noin 4 vuorokaudeksi huolimatta siitä, että keskimääräinen kuljetusmatka oli pidentynyt. Tapahtunutta kehitystä on siis pidettävä hyvänä, mutta koska kuljetuskriisiin ei muuta tietä ollut saatavissa helpotusta, vaunuston käyttöä on ruvettu entisestään tehostamaan. Tähän on pyritty mm. lyhentämällä yhteistoiminnassa liikennöitsijöiden kanssa vaunujen kuormausta ja purkausajoja sekä korottamalla vaununvuokrat 5. 6. 1951 lukien kaksinkertaisiksi.

Junaliikenteen kulun parantamista silmälläpitäen on edelleen ryhdytty alustaviin toimenpiteisiin keskitetyn junaohjauksen käyttöönottamiseksi. Menetelmän tarkoituksena on saattaa pitemmän rataosan junakulku yhdestä pisteestä tapahtuvan läpi vuorokauden jatkuvan valvonnan alaiseksi. Täten laskeaan voitavan rajoittaa junakulussa tapahtuvien erilaisten häiriöitten vaikutus mahdollisimman vähäiseksi ja ohjata ne junat, jotka kullakin hetkellä harkitaan kiireellisimmiksi, turhitta viivytyksittä eteenpäin sekä yleensä huolehtia junien kulkujärjestyksestä silmälläpitäen parasta kokonaistulosta. Katsauskauden loppupuolella ryhdyttiin rakentamaan menetelmän edellyttämiä parannettuja viestiyhteyksiä, selektoripuhelimia.

Sellaiset suuret vaunujen ruuhkaantumiseen ja seisonta-ajan pitenemiseen vaikuttavat tekijät kuin meriliikenteessä sattuneet viivästymiset ja töiden keskeyttäminen satamissa pyhäpäivien ajaksi eivät ole rautatielaitoksen hallittavissa. Ne ovat kuitenkin aiheuttaneet vaikeita liikennoruuhkia vientisatamissa ja niiden läheisyydessä olevilla ratapihoilla. Jonkin verran helpotusta tilanteeseen on saatu siten, että raskaimmin liikennöityihin satamiin on määrätty melko laajoilla valtuuksilla varustettu virkamies yhteismieheksi liikennöitsijöiden ja rautateiden välille. Mm. näihin satamiin osoitettujen vaunujen kuormausta on asetettu yhteismiehen antamasta luvasta riippuvaksi. Toimenpiteen tarkoituksena on ollut päästä siihen, että tavara kuormataan lähetysasemalla vasta sitten, kun se on välttämätöntä, jotta se ehtisi tarkoitettuun laivaan. Täten vältetään vaunujen seisottamisesta satamissa lähettäjien varastoina. Kun liikenne vientisatamiin talvikausina Pohjois- ja Itä-Suomen satamien jäädyttyä oli vaikeutunut, on liikenteen tasoitumista eri satamien välillä pyritty helpottamaan myöntämällä talvella 1948—1949 ja 1949—1950 erilaisia rahtitasoituksia pääasiassa Kotkan, Helsingin, Hangon ja Turun satamien kesken.

Vaunuston tehokkaampaan käyttöön ja turhien kuljetusten välttämiseen tähtäsi myös vuoden 1951 lopussa tehty päätös, että rautatien omastakin tavarasta on vuoden 1952 alusta lukien ryhdyttävä kantamaan täyden tariffin mukaiset maksut. Kireän

vaunutilanteen aikana oli voitu todeta vaunuja seisotetun näissä kuljetuksissa huomattavan pitkiäkin aikoja, jonka lisäksi oman tavarankuljetuksen aiheuttamiin kustannuksiin ei kiinnitetty riittävä huomiota. Tämä johti eräissä tapauksissa näennäisesti edullisiin hankintoihin, jotka kuitenkin kuljetuskustannukset huomioon ottaen todellisuudessa olivat epäedullisia. Oman tavarankuljetuksen täyden tariffin mukaan on omiaan nopeuttamaan kuljetusten suoritusta ja samalla johtamaan entistä taloudellisempaan lopputulokseen.

Koska vaunut kaikista ponnistuksista huolimatta ovat joutuneet seisomaan kuljetuksen aikana suhteettoman pitkiä aikoja lähtely- ja määräasemien välillä olevilla liikennepaikoilla, ryhdyttiin määrätietoisesti kehittämään mahdollisuuksia käyttää kokonajakuljetuksia niissä tapauksissa, joihin mainittua kuljetusmuotoa voitiin soveltaa. Ahtaat ratapihat aiheuttavat kuitenkin vaikeuksia, joten asia on edelleen kehityksen alaisena.

Toisaalta on kiinnitetty huomiota siihen, että vaunujen olisi mikäli mahdollista kuljettava täyteen kuormattuina. Toimenpiteet kaluston kantavuuden tai tilavuuden paremman hyväksikäytön edistämiseksi ovat täysin aiheellisia. Tavaravaunujen tyhjänäkulprosentti oli vuosina 1949—1951 keskimäärin 19.3 %. Jos siihen lisätään vajaan kuormassa kuljetetun kaluston osuus, prosenttiluku nousee tavaravaunujen osalta 46:een ja henkilövaunujen osalta peräti 61:een. Suurin paljouslennus myönnettiin vuoden 1938 tariffeissa 10 000 kilosta alkaen. Vuonna 1945 tämä raja korotettiin 12 000 kiloon, ja vuonna 1949 se määrättiin 13 000 kiloksi. Koska lähettäjäille on edullista vähintään viimeksimainitun painorajan ylittävien tavaramäärien lähettäminen, mikäli vaunun kantavuus ei aseta sille estettä, tällä menetelmällä on edistetty vaunuston tehokasta käyttöä. Katsauskauden lopulla keskimääräinen kuorma olikin vaunukuormaliikenteessä noin 14 tonnia.

Kappaletavarankuljetuksessa vaunujen vajaan kuormassa kulkeminen on hyvin silmiinpistävää. Vuoden 1950 aikana käytettiin 25.4 % vaunustosta kappaletavarankuljettamiseen vaunujen kuorman ollessa keskimäärin 2.6 tonnia. Vaunut kuljivat hitailla tavarajunilla, joten kappaletavarankuljetus sitoi suhteettoman suuren osan vaunustosta. Katsauskauden aikana kehitettiin kappaletavarankuljettamista varten uusi järjestelmä. Sen mukaan kuormataan tavarat asema- tai siirtovaunuihin, jotka täyteen kuormattuina lähetetään nopeilla läpikulkujuunilla siirtokuormausasemille. Näillä kuormataan lähtelykset suuntavaunuihin ja ne kulkevat siis ainoastaan osan matkastaan hitailla kappaletavara- tai järjestelyjuunilla. Uuden järjestelmän tarkoituksena on kappaletavarankuljetusajan lyhentäminen, mikä olisi omiaan lisäämään rautateiden kilpailukykyä ja tehostaisi vaunuston käyttöä. Se otettiin kokeilutarkoituksessa käytäntöön rataverkkomme itäisellä puoliskolla vuoden 1950 joulukuussa ja koko rataverkolla 15. 3. 1951. Näiden toimenpiteiden ansiosta laski kappaletavarankuljetukseen käytettyjen vaunujen suhteellinen määrä viimeisen katsausvuoden aikana 21.7 %:iin samalla kun kuljetettu tavaramäärä kasvoi 7.4 %:lla. Vaunuston kulkuun vaikutti uusi järjestelmä siten, että kun aikaisemmin oli kappaletavaravaunuista noin 70 % hidaskulkuisia ja noin 30 % nopeakulkuisia, suhde muuttui vuoden 1951 kuluessa lähes päinvastaiseksi.

Tällä tavoin järjestettynä jäi kappaletavarajunien kuljetettavaksi vain väliasemille osoitetut ja niiltä lähtevät lähtelykset, joita on usein niin vähän, ettei junan käyttämistä jakelu- ja keräilytehtävään ole pidetty taloudellisenä, vaan se on pyritty suorittamaan autoilla siirtokuormausasemalta vastaanottajalle ja lähettäjältä tai lähtelyasemalta siirtokuormausasemalle. Tällainen kuljetusmuoto otettiin käytäntöön seuraavilla rataosilla katsauskauden aikana: Imatra—Riihimäki—Tampere—Tyrvää, Myllykoski—Voikka, Mäntyharju—Pieksämäki, Varkaus—Joen-su—Uimaharju ja Haapamäki—Jyväskylä. Uuden järjestelmän kaikki edut ja mahdolliset varjopuolet eivät vielä ole selvästi ilmenneet, sillä tarvitaan aikaa, ennenkuin sekä tavarankuljettajat että rautateiden henkilökunta siihen täysin tottuvat. Tähän saakka saadut kokemukset ovat kuitenkin myönteisiä ja järjestelmän kehittämistä jatketaan.

Vuonna 1948 aloitettua liikenneasiamiestoimintaa on katsauskaudella edelleen kehitetty. Tämä toiminta on otettu asiakkaiden taholta vastaan tyydytyksellä, sillä on luonnollista, että asiakkaan ja rautateiden väliset suulliset neuvottelut ovat antoisampia kuin laaja ja kankeahko kirjeenvaihto tai anomuksien käsittely. Ne ovat usein vaikuttaneet sekä rautateiden että asiakkaan kuljetuspulmiin ratkaisevasti. Käytyjen neuvottelujen tuloksena on tehty sopimuksia, jotka ovat hankkineet laitokselle lisää liikennettä.

Liikenneasiamiehet toimivat tariffiosaston alaisina. Tämän osaston piirissä toimii vuodesta 1948 n. k. kaupallinen toimikunta, jonka tehtävänä on valmistella liikenteen hankintaan liittyviä kysymyksiä ja tehdä aloitteita rautateiden pysyttämiseksi muihin kulkuneuvoihin verrattuna kilpailukykyisenä. Toimikunnassa ovat liikenne- ja tariffiosastojen lisäksi edustettuina myös työntutkimustoimisto ja Oy Pohjolan Liikenne Ab. Kaupallisen toimikunnan aloitteesta on katsauskauden aikana järjestetty myös kahdet asiakaspäivät. Ensimmäiset pidettiin syyskuun 1950 ja toiset seuraavan vuoden loppupuolella. Ensimmäisille neuvottelupäiville kutsuttiin rautateiden asiakkaita kaikilta elinkeinoelämän aloilta. Seuraavassa tilaisuudessa oli läsnä ainoastaan metsätalouden sekä puu- ja paperiteollisuuden edustajia. Neuvottelupäivien tarkoituksena on ollut toisaalta selvittää kuljetusten suorittamiseen vaikuttavia tekijöitä rautateiden näkökulmasta katsottuna, toisaalta taas liikennöitsijät ovat voineet esittää mielipiteitään ja toivomuksiaan siitä, miten liikenne parhaiten saataisiin sopeutumaan heidän tarpeitaan ja etujaan vastaavaksi. Molemmat tilaisuudet ovat osoittaneet tarkoituksenmukaisiksi ja rakentaviksi siinä mielessä, että ne ovat edistäneet rautateiden ja asiakkaiden välistä yhteisymmärrystä ja molempipuolista etua.

Henkilökunta.

Muutokset henkilökunnan lukumäärässä ja sen tekemässä työmäärässä ovat erikoisen huomion kohteina, koska sen aiheuttamista menoista muodostuu rautateiden suurin kustannuserä, noin puolet kaikista kustannuksista. Katsauskauden kuluessa tapahtuneet muutokset suoritteissa vaikuttavat tietenkin järjestelyihin. Kysymyksessä olevana aikana suoritetten määrä vaihteli huomattavasti laskien ensin noin 15 %:lla vuonna 1949 ja nouseen taas noin 26 %:lla vuonna 1951 vuoteen 1948 verrattuna.

Tarkastelussa on syytä jakaa henkilökunta kahteen pääryhmään, toisaalta virkasuhteessa olevaan (= vakinaiseen ja ylimääräiseen henkilökuntaan) ja toisaalta työläisiin. Edellinen ryhmä työskentelee pääasiallisesti liikenteen hoitamisessa. Jälkimmäisen suuruus ja toiminta ovat riippuvaisia mm. siitä, miten paljon varoja on saatu käytettäväksi korjaus- ja kunnossapito- sekä uusimistöitä varten. Virkasuhteessa oleva henkilökunta on edelleen syytä jakaa kahteen alaryhmään, nimittäin työssä läsnä olleisiin sekä vuosi- ja sairaslomien, koulutuksen ym. takia palkkaa nauttivana poissa olleisiin. Edellisen alaryhmän suuruus on rautateiden johdon lähinnä määrätävissä, kun taas jälkimmäisen alaryhmän suuruus riippuu pääasiassa virkamiehille laissa myönnettyjen lomautisuuksien sanelemista säädoöksistä. Näiden ryhmien lukumääräinen kehitys ilman rautatierakennusosastoa on esitetty allaolevassa asetelmassa.

	Virkasuhteessa oleva henkilökunta		Työläiset	Yhteensä
	työssä läsnä olleet	lomien ym. takia poissa olleet		
V. 1948	22 442	3 054	12 381	37 877
V. 1949	21 598	3 027	13 056	37 681
V. 1950	21 074	2 960	11 873	35 907
V. 1951	21 072	3 002	11 542	35 616

Liikenteen hoitamisessa työssä läsnä olevana tarvittu henkilökunta on siis vähentynyt katsauskauden aikana yli 6 %:lla verrattuna vuoteen 1948. Samanaikaisesti liikenne kuitenkin lisääntyi ja rata-verkon pituus kasvoi uusien rataosien liikenteelle avaamisen ja Rauman rautatien ostamisen vuoksi noin 2 %:lla. Työvoiman ja työmäärän välinen suhde on siis ollut edullisempi kuin pelkkä lukumäärien numeerollinen vertailu osoittaa. Työntekijää kohden lasketun työmäärän lisääntyminen johtuu erilaisista rationalisoin- ja järjestelytoimenpiteistä.

Henkilökunnan kohdalla on pakko todeta, että sen aiheuttamat kustannukset ovat nousseet tarkastelu-vuosina yleiskustannuksia nopeammin. Tämä ilmiö on luonteellinen koko sodanjälkeiselle yrittäjä-toiminnaalle. Allaolevassa asetelmassa on esitetty rinnakkain rautateitten henkilökustannusindeksi ja yleinen kustannusindeksi (vuosi 1938 = 100).

	Rautateiden henkilökustannusten indeksi	Rautateiden yleinen kustannusindeksi
V. 1949	1 061	1 107
V. 1950	1 444	1 335
V. 1951	1 785	1 714

Oikean käsityksen saamiseksi henkilökustannuksista niitä on verrattava suoritteiden määrään. Kun ne riippuvat sekä brutto- että nettoliikenteestä, niitä on seuraavassa asetelmassa verrattu kumpankin. Jotta voitaisiin nähdä niiden suhde viimeisen rahan vuoden tasoon, kustannukset on muunnettu vuoden 1938 rahanarvoon.

	Henkilökustannukset vuoden 1938 rahana	
	Markkaa 1 000 bruttotonnimä:ä kohti	Markkaa 1 000 (henkilö- + tonnimä):ä kohti
V. 1938	41	125
V. 1949	48	118
V. 1950	43	103
V. 1951	40	92

Henkilökustannukset, jotka sodan jälkeisenä aikana olivat kohooneet bruttotonnikielometriä kohti, ovat katsauskauden aikana alentuneet viimeisten rauhan-vuosien tasolle ja nettoliikenteen yksikköä kohden alittaneetkin sen. Viimeksimainittua kuvaavassa luku-sarjassa huomattava jatkuva aleneminen johtuu siitä, että kaluston tyhjänä ja vajaakuormassa kul-kemista on onnistuttu vähentämään. Tapahtunutta kehitystä on siis talouselämän henkilökustannusten yleisen kehityksen huomioonottaen pidettävä rauta-teiden taloudenhoidon kannalta hyvänä.

Sosiaalinen huolto.

Se, että kuluneen korkeasuhtanteen vaatiman, ajoittain rautateiden suorituskyvyn ylärajaa hipovan liikenteen hoitamisessa on onnistuttu, joskaan ei aina kiitettävästi, on rautateiden johdon ja henkilökun-nan välisen hyvän yhteistyön tulos. Henkilökunnan työolojen ja työtehon parantamiseksi on tehty, mitä käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa on ollut mahdollista sekä varsinaisen sairaan- ja terveyden-hoidon että sosiaalisen toiminnan eri aloilla. Viimeksimainitussa on olosuhteitten pakosta kiinnitetty erikoista huomiota rautatieläisten asuntokysymyk-seen. Sotien jälkeinen yleinen asuntopula on tuntu-nut vaikeana myöskin rautatieläisten kohdalla. Vielä vuoteen 1948 asti jatkuneesta vaunumajoituksesta on voitu katsauskaudella miltei kokonaan luopua, ainoas-taan tilapäismajoitukseen, kuten rautatierakennusten henkilökuntaa varten, on vaunumajoitusta käytetty. Rautatielaitos on jatkanut toimintaansa henkilökun-nan asunonsaannin helpottamiseksi rakentamalla uusia taloja ja laajentamalla sekä kunnostamalla entisiä. Asuntoja on katsauskaudella valmistunut seuraavasti: vuonna 1949 valmistui 161 asuntoa, joissa on yhteensä 456 huonetta, vuonna 1950 437 asuntoa, joiden yhteinen huoneluku on 844 ja vuonna 1951 valmistui 178 asuntoa käsittäen kaikkiaan 593 huonetta. Asutuskeskuksiin rakennetut talot ovat enimmäkseen 24 perheen kivitaloja. Muualla valmis-tuneet rakennukset ovat pienehköjä puutaloja. Osa asunnoista taas on saatu laajentamalla entisiä jo valmiita rakennuksia.

Koska käytettävissä olevien varojen vähyyden vuoksi ei henkilökunnan asunnontarvetta ole voitu läheskään tyydyttää rautateiden suorittamalla asuin-rakennusten tuotannolla, rautatiehallitus on ryhtynyt toimenpiteisiin omakotirakennustoiminnan aikaansaamiseksi rautatieläisten keskuudessa. Tässä tarkoituk-sessa on esitetty ja saatu 10 miljoonan markan suu-rainen määräraha vuosien 1950 ja 1951 tulo- ja me-noarvioon. Näistä varoista on myönnetty lainoja rautatieläisille omakotitonttien ostoon ja maan kunnos-tamiseksi tonteiksi. Lainojen suuruus on ollut keski-määrin 100 000 markkaa, ja niitä on myönnetty vuonna 1950 97:lle ja vuonna 1951 106:lle omakoti-rakentajalle. Rautatiehallitus on myöskin hankkinut eri paikkakunnilla maa-alueita, joista vuokrataan tontteja henkilökunnan omakotirakennuksia varten.

Tässä yhteydessä ansaitsee maininnan myös henkilökunnan työolojen parantamiseksi suoritettu rakennustoiminta. Paitsi suurimmille paikkakunnille rakennettuja täydellisiä huoltorakennuksia on rakennettu erilaisia huoltotiloja tai rakennelmia, työ-masaunoja, lepo huoneita ja poliklinikoita.

Henkisen virkistystyksen ja fyysillisen kunnan hy-väksi tapahtuvaa toimintaa on myös edistetty. Tä-hän sisältyvät lähinnä suuriperheisten rautatieläis-

ten lomanvieton taloudellinen tukeminen, lomanviettopaikkojen järjestäminen, vapaa-ajan harrastusten ohjaaminen, reumahoitoavustusten maksaminen ja urheilutoiminta. Viimeksimainittua johtamaan rautatiehallitus asetti jo vuonna 1946 Valtionrautateiden Urheilutoimikunta-nimisen elimen. Tämä on katsauskauden aikana jatkanut ja laajentanut toimintaansa rataverkon eri osilla toimivine piiri- ja aluetoimikuntineen. Urheilutoiminnassa on myös kiinnitetty huomiota kilpaurheiluun, varsinkin retkeilyyn ja muun massaurheilun harrastamista on edistetty. Ne ovatkin voittamassa yhä enemmän alaa. Retkeilytoiminnan tehostamiseksi on rakenteilla kaksi retkeilymajaa, toinen Pelkosenniemen Pyhänturille, toinen Vuokattiin. Retkeilymajojen pystyttäminen on tapahtunut osaksi talkoovoimin ja ne ovat vielä keskeisiä, mutta niiden kunnostamista jatketaan.

Työntutkimukset.

Työntutkimustoimisto on katsauskauden aikana suorittanut yhteensä 81 erilaista tutkimusta, minkä lisäksi se on osallistunut rautateiden eri työaloilla vireillä olleisiin uudistuspyrkimyksiin osaksi suullisten neuvottelujen muodossa, osaksi antaen lausuntoja ja selvityksiä ja suorittaen toimeenpanoon liittyviä suunnittelutöitä. Varsinaiset tutkimukset ovat pääasiassa kohdistuneet työmenetelmien, työvälineiden ja työolosuhteiden kehittämiseen sekä henkilökunnan käytön tarkkailuun liittyviin työtulosten mittaamisiin rautateiden eri työaloilla, konepajoja lukuunottamatta. Konepajoissa suoritettavien tutkimusten suhteen on osaksi turvauduttu ulkopuolisiin tutkijoihin, osaksi on eräisiin konepajoihin syntymässä omat tutkijaelimensä.

Aloittoiminta ja tuotantokomiteat.

Henkilökunnan työtään kohtaan tunteman mielenkiinnon vireilläpitämiseksi ja jotta työssä saadut kokemukset saataisiin palvelemaan koko laitoksen etuja, rautatiehallitus on ryhtynyt yleiseen aloitetoimintaan. Rautateiden palveluksessa olevat voivat tehdä ehdotuksia työmenetelmien tai välineiden kehittämiseksi tai niissä havaitsemiensa puutteellisuuksien poistamisesta. Tämä toiminta on ollut käynnissä vuoden 1950 alusta lukien. Aloitteita on tehty suhteellisen runsaasti ja tyydyttävä prosenttimäärä niistä on voitu esittää palkittavaksi.

Tuotantokomiteoista annetun lain nojalla on toisen maailmansodan jälkeen yksityisiin tuotantolaitoksiin perustettu tuotantokomiteoita, joissa työntekijäin ja työnantajan edustajat kokoontuvat neuvottelemaan tuotannon tehostamista, tarve- ja raaka-aineiden säästävää käyttöä sekä työntekijäin sosiaalisia etuja koskevista kysymyksistä. Sekä ulkomailla että kotimaassa tämännäköisestä molemminpuolista yhteisymmärrystä edistävästä toiminnasta saatujen myönteisten kokemusten vuoksi tehtiin vuonna 1948 rautatiehallituksen ja rautatieläisjärjestöjen välillä vapaaehtoinen sopimus jaksonkäyttökomiteain asettamisesta kokeilumielessä eräiden liikennejako-alueille vuodeksi 1949. Sopimus uudistettiin sittemmin vuodeksi 1950 ja uudelleen vuosiksi 1951 ja 1952. Keskuselimeksi komiteoille asetettiin vuonna 1951 keskuskäyttökomitea.

Kansainvälinen yhteistyö.

Valtionrautatiet on tietojen ja kokemusten vaihtoa varten ollut jatkuvasti kiinteässä yhteistyössä mui-

den pohjoismaisten rautateiden kanssa. Toiminta on tapahtunut Pohjoismaisen Rautatievirkamiesyhdistyksen puitteissa, joka nimestään huolimatta asiallisesti on rautateiden välinen puolivirallinen yhdyselin. Sen aloitteesta pantiin katsauskauden aikana alulle ja osaksi saatiin päätökseen useita tärkeitä tutkimuksia. Niistä mainittakoon mm. toimenpiteet kisko- ja elinijän kohottamiseksi, eräitten viesti- ja turvalaitteiden osien standardisoiminen, höyryvetureiden korjaus, kustannuslaskennan periaatteet ja sovellutukset, vaihtotöiden kustannusten alentaminen, tilastojen yhdenmukaistaminen jne. Valtionrautateilla on ollut edustajansa kaikissa tutkimusvaliokunnissa. Tällainen virallisista muodoista vapaa kosketus on jatkuvasti muodostunut yhä hedelmällisemmäksi. — Vuodesta 1950 lähtien on Suomi vuorollaan toiminut yhdistyksen johtavana maana.

Valtionrautatiet on jatkuvasti ollut jäsenenä myös Kansainvälisessä Rautatieliitossa (UIC), joka sulkee piiriinsä maailman kaikki tärkeimmät rautatiet. Liiton tehtävänä on lähinnä selvittää ja kehittää kansainvälisen yhdysliikenteen edellytyksenä olevia teknillisiä, taloudellisia ja organisatorisia kysymyksiä. Se harjoittaa myös laaja tutkimustoimintaa. Liitolla on siinä määrin virallinen asema, että eräät sen ratkaisut ovat luonteeltaan velvoittavia toisten taas rajoituksessa vain suosituksiin.

Valtionrautateiden yhdysliikennesopimuksia ulkomaisten rautateiden ja eräiden laivayhtiöiden kanssa on katsauskauden kuluessa täydennetty. Näitä sopimuksia kosketellaan jäljempänä rautateiden eri työalojen selostusten yhteydessä.

Talous.

Kun tarkastellaan valtionrautateiden tehtäviä ja päämääriä, huomataan, etteivät yksinomaan taloudelliset näkökohdat ole määränneet sen toiminnan suuntaviivoja. On ollut otettava huomioon sen vaikutus koko maan ja sen eri osien taloudellisiin mahdollisuuksiin, varsinkin kun yrityksellä on massakuljetusten suhteen ainakin pitkällä matkoilla ollut osittainen monopoliasema.

Koko toisen maailmansodan jälkeisen ajan valtionrautateiden tariffit on valtiovalan toimesta pidetty alhaisena verrattuna kohonneeseen hinta- ja kustannustasoon. Rautateiden kantamat maksut ovat näin jääneet jälkeen yleisestä hintakehityksestä. Syyksi tähän on mainittu inflaation vastustaminen ja vakauttamisyritykset. Selvää onkin, että kuljetusmaksujen korottaminen muutenkin kriittisissä tilanteissa olisi aiheuttanut yhä laajemman inflaatio-psykoosin. Toisaalta se valtion tulo- ja menoarviossa alijäämästä markkinoille tuleva ostovoima, jota edustaa valtion varoista korvattava liikennelaitoksen tappio, on voinut osaltaan vaikuttaa inflaatiota edistävästi. Tariffitason jatkuva pitäminen kannattavuusrajan alapuolella on siis ollut rahanarvopoliittikan kannalta teoreettisesti kyseenalainen toimenpide. Sen seurauksena rautatielaitos on ainoastaan joutunut tukemaan kansantaloutemme eräitä muita sektoreita samalla kun sen oma tilinpäätös on osoittanut alijäämää. Rautatietariffeissa katsauskauden aikana tapahtunut kehitys näkyy indeksilukuna allaolevasta asetelmasta, josta ilmenee myös niiden suhde yleisen hinta- ja rautateiden kustannustason kehitykseen (vuosi 1938 = 100).

	3. lk:n lippujen hinta	Tavara- liikenteen maksut	Tukkuhinta- indeksi	Rautateiden kustannus- ten indeksi
V. 1949	735	775	915	1 107
V. 1950	722	775	1 054	1 335
V. 1951	931	1 042	1 508	1 714

Valtionrautateiden kantamat maksut kohosivat siis vuodesta 1938 katsauskauden loppuun vain noin 10-kertaisiksi, kun taas kotimarkkinatavaroiden hinnat kohosivat vastaavana aikana noin 15 ja rautateiden kustannukset yli 17 kertaisiksi.

Katsauskauden aikana on tehty valtionrautateiden tarifeihin melkoisia muutoksia. Näiden tarkoituksena on ollut sekä rautateiden kilpailukyyn lisääminen että kannattavuisuuden parantaminen. Kesäkuussa 1949 toimeenpantiin tavaratariffien uudelleenjärjestely, jolloin korkeampien luokkien ja lyhyiden matkojen maksuja alennettiin ja keskipitkien matkojen ja alempien luokkien tariffeja korotettiin. Aikaisemmat neljä kappaletavaraluokkaa yhdistettiin yhdeksi. Rautatiehallitus sai samalla oikeuden tehdä asiakkaiden kanssa suuria kuljetuksia koskevia erikoissopimuksia. Vuonna 1950 suoritettiin henkilöliikenteen tarifeissa rakennemuutoksia niiden tason jäädessä kuitenkin ennalleen. Samana vuonna valmistettiin tariffien korottamista, joka toteutettiin seuraavan vuoden helmikuun ensimmäisestä päivästä lukien. Tällöin maksut kohosivat henkilöliikenteen osalta keskimäärin 25 % ja tavaraliikenteen osalta 36 %.

Tariffitason jälkeenyttäminen ja menojen kasvaminen ovat yhdessä vaikuttaneet sen, että rautateiden tilinpäätös on katsauskauden aikana — vuotta 1951 lukuunottamatta — osoittanut alijäämää. Tämän suuruus on ollut vuonna 1949 noin 936 miljoonaa markkaa ja vuonna 1950 lähes 2 508 miljoonaa, mikä johtui ensi sijassa melkoisesta henkilömenojen lisääntymisestä. Viimeisen katsausvuoden aikana tarifeissa tapahtuneen nousun ja määrätietoisten menojensuostamistoimenpiteiden ansiosta saavutettiin noin 731 miljoonan markan suuruinen ylijäämä. Nämä taloudellista tulosta koskevat luvut eivät anna oikeata kuvaa todellisesta tilanteesta, sillä käyttökustannuksiin sisältyvät kuoletukset eivät jäljempänä mainituista syistä vastaa omaisuuden reaalista arvovähennystä.

Kun eduskunta oli kiinnittänyt huomiota tilinpäätöksiin osoittamiin tappioihin, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö asetti vuoden 1949 lopulla uudelleen toimikunnan suunnittelemaan rautateiden hallinnon ja erikoisesti taloushallinnon uudistamista. Tämän toimikunnan esityksestä säädettiin laki valtionrautateiden talouden hoidon yleisistä perusteista toukokuun 19 päivältä 1950. Lain tarkoituksena on rautateiden kannattavuisuuden parantaminen terveitten liikeperiaatteitten mukaan ja maan etua silmällä pitäen, ja se määrää, että valtionrautateilla kannettujen maksujen on mikäli mahdollista peitettävä kuljetuksista aiheutuneet kustannukset. Samalla se pyrkii vapauttamaan laitoksen uusintainvestoinnit sidonnaisuudesta valtion budjettiin. Tässä tarkoituksessa laki määräsi perustettavaksi uudistusrahaston, jota rautatiehallitus hoitaa kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön antamien ohjeitten mukaan. Varat tähän rahastoon saadaan tulo- ja menoarviossa määrättyistä käyttöomaisuuden vanhenemisesta ja kulumisesta aiheutuneista kuoletuksista ja käy-

töstä poistetun omaisuuden myynneistä. Rahaston varoja käytetään uusintahankintojen suorittamiseen ja rautateiden suorituskyvyn lisääntymiseen nopeasti vaikuttaviin uusinvestointeihin. Se antaa siis jonkin verran joustavuutta vastaiselle toiminnalle, mutta sen vaikutus tulee täydellisesti näkyviin vasta sitten, kun rahaston varat vastaavat rataverkolla vallitsevaa todellista uusimistarvetta. Tätä varten on selvitettävä rautateiden käyttöomaisuuden nykyarvo ja laskettava poistojen oikea määrä. Laki määrää myös, että mikäli rautatiet valtiovalan toimenpiteillä veloitetaan suorittamaan kuljetuksia kannattavuustasoa halvemmillä maksuilla, hyvitetään näin syntynyt tulojen menetys valtion yleisistä varoista tulo- ja menoarvioon vuosittain otettavan määrärahan puitteissa. Laki antaa siis myös entistä täsmällisemmät ohjeet rautateiden tariffipolitiikasta. Koska sen mukaan kannettujen maksujen on peitettävä kustannukset, jouduttiin viimeisen katsausvuoden kuluessa ehdottamaan henkilöliikenteen tariffien korottamista 18,5 %:lla ja tavaratariffien 23 %:lla. Nämä korotukset määrättiin toimeenpantaviksi vuoden 1952 alusta lukien.

Lain tarkoituksen toteuttamista varten ja sen nojalla 29 päivänä joulukuuta 1950 eräiden valtionrautateille tulevien korvausten järjestelystä ja tutkimuslimestä annetun asetuksen mukaan perustettiin rautatiehallituksen yhteyteen liiketaloudellinen tutkimuselin, jonka pääasialliseksi tehtäväksi tuli liikenteen kustannusten laskeminen sekä vuosittaisen selvityksen antaminen tulojen ja kustannusten kehityksestä sekä niiden odotettavissa olevista muutoksista. Tutkimuselin, joka toimii välittömästi pääjohtajan alaisena, aloitti toimintansa kesäkuun 1 päivänä 1951.

Laki tuo liiketaloudelliset periaatteet ja niiden mukana kannattavuuskysymyksen entistä määräävämmäksi rautateiden talouden hoidossa. Koska kannetuilla maksuilla pyritään peittämään kuljetuksista aiheutuneet kustannukset, on eri kustannusryhmien entistä tarkempi tunteminen tarpeen. Liikeperiaatteiden mukaan kuuluvat kustannuksiin myös käyttöomaisuuden poistot. Ne on laskettu rautateiden tilinpäätöksessä omaisuuden kirjanpitoarvosta. Todellisen käyttötuloksen selville saamiseksi poistot on laskettava omaisuusineitten nykyarvosta. Siten ne paremmin vastaavat kulumisen aiheuttamaa uusimistarvetta, mutta ne muodostuvat silloin myös nykyisiä kirjanpidossa esiintyviä poistoja suuremmiksi. Vuoden 1951 lopulla asetettiin rautatiehallitukseen toimikunta valtionrautateiden omaisuuden nykyarvon määrittämistä varten. Toinen tekijä, joka myös vaikuttaa tilinpäätöksen ja todellisen käyttötuloksen erilaaisuuteen on se, että rautateiden varastoista laitoksen eri elimille luovutettavat tavarat kirjataan hankinta-arvonsa mukaan. Koska tavaroiden varastointiajat rautateilla ovat melko pitkiä, luovutus hinnat jäävät inflaation vaikutuksesta jälkeen. Jos ne kirjattaisiin luovutettaessa jälleenhankinta-arvonsa mukaisina, kuten liiketaloudelliset periaatteet edellyttävät, viime vuosien käyttötulokset näyttäisivät myös heikommilta.

Valtionrautateiden heikkoon käyttötulokseen katsauskauden aikana on vaikuttanut kustannustason kohoaminen. Reaaliset kokonaiskäyttökustannukset ovat vuodesta 1938 vuoteen 1951 lisääntyneet 37 %. Eniten ovat kohonneet kaluston kunnossapitokustannukset, joiden osalta nousu on 75 %, sekä veturien

ja moottorivaunujen polttoainekustannukset (67 %). Samanaikaisesti liikenne lisääntyi melkein samassa suhteessa kuin kokonaiskäyttökustannukset eli noin 40 %. Tariffien reaaliarvo viimeiseen katsausvuoteen mennessä taas on laskenut vuoteen 1938 verrattuna (tariffi-indeksi verrattuna kotimarkkinatavaraan yleisindeksiin) 3:n luokan lippujen osalta noin 38 % ja tavaraliikenteen osalta noin 31 %.

Oikean käsityksen saamiseksi kustannusten kehityksestä niitä on verrattava suoritteisiin. Seuraavasta taulukosta voidaan todeta, että reaali-kustannukset bruttotonnikilometriä kohden ovat nousseet, mutta nettoliikenteen yksikköä kohti alentuneet. Selityksenä tähän on täytösuhde (kuljetetun kuorman suhde sallittuun kuormaan prosentteina) paraneminen, toisin sanoen kaluston tyhjänä ja vajaakuormassa kulkemisen väheneminen.

Vr:n käyttökustannukset vuoden 1938 hintatason mukaan.

V.	Brutto- liikenne, milj.	Netto- liikenne, milj.	Täytösuhde		Käyttö- kustannukset	
	brutto- tonni- km.	(henkilö + tonni- km.)	Henkilö liikenne 1).	Tavara- liikenne 2).	Markkaa 1 000 brutto- tonnikm kohti	Markkaa 1 000 (henkilö + tonni- km.) kohti.
1938	10 909	3 593	26.8	39.6	86.0	261.0
1949	12 658	5 110	38.3	49.3	100.0	249.0
1950	13 665	5 716	39.1	52.2	93.0	222.0
1951	15 258	6 645	38.6	59.6	84.3	194.0

Kun vuosina 1935—1939 tarjotuista paikkakilometreistä käytettiin keskimäärin 26 % ja tarjotuista tavaran tonnikipometreistä keskimäärin 39 %, vastaavat prosenttiluvut olivat vuosina 1949—1951 39 ja 54. Tuhatta henkilö- ja tonnikipometriä kohti laskeutut reaaliset kustannukset olivatkin noin 14 % alhaisemmat kuin 1930-luvun toisella puoliskolla. Tarjotujen kuljetusmahdollisuuksien parempi hyväksikäyttö onkin eräs niistä tekijöistä, joiden takia tariffitaso on jääminen jälkeen yleisestä hintatasosta ei ole aiheutunut käyttötuloksen huononemista enempää kuin on tapahtunut.

1) Henkilökilometrit %:na tarjotuista paikkakilometreistä.

2) Tavaraliikenteen tonnikipometrit %:na tarjotuista nettotonnikipometreistä.

Loppupäätelmiä.

Edelläolevassa on selvitetty valtionrautateiden piirissä vuosina 1949—1951 esiintyneitä keskeisimpiä kysymyksiä. Useat niistä tulevat järempänä osastoitettain esitettävässä kertomuksessa yksityiskohtaisesti esille.

Kulunut kolmivuotiskausi on ollut sekä toimintamenetelmiin että välineisiin kohdistuvan määrätietoisuuden uudistus- ja jälleenrakennustyön aikaa. Tämä työ on myönnettyjen määrärahojen pienenä vuoksi ollut rajoitettava etupäässä sellaisiin tehtäviin, jotka kasvattavat liikenneä ja muuttuneet olosuhteet ovat tehneet pakollisiksi, jotta kuljetuksista edes jotenkin olisi selvitty. Varsinaisiin pitempää ajanjaksoa varten tehtäviin peruskorjauksiin ei ole ollut varaa. Liikenteen hoitamisen edellytykset, rataverkoston kapasiteetti ja liikkuva kalusto ovat olleet samaa luokkaa kuin toista maailmansotaa edeltäneinä vuosina. Nettoliikenne sensijaan on kasvanut vuodesta 1938 vuoteen 1951 mennessä yli 83 %.

Kuljetusvälineiden ja suoritettujen kuljetuspalveluksien välillä on vallinnut epäsuhte, joka on aiheuttanut taloudellisesti heikon käyttötuloksen. On todettava, että toisen maailmansodan jälkeen talouselämänsä havaittava kustannustason kohoamisilmiö on ollut selvästi havaittavissa myöskin rautateiden taloudessa. Kustannustaso on kohonnut liian korkeaksi siitä huolimatta, että asian korjaamiseksi on tehty mitä on voitu. Suuri liikenne on täytynyt hoitaa osittain yli-ikäisellä, vanhamallisella ja lukumäärältään liian pienellä kalustolla sekä toisenlaisia olosuhteita varten rakennetuilla teknillisillä laitteilla. Raha-, työvoima- ja materiaalivaikkeudet ovat johtaneet taloudellisesti kyseenalaisiin osaratkaisuihin. Toiselta puolen kilpailu moottoriajoneuvoliikenteen kanssa on kiristynyt. Autoliikenne onkin rautateihin verrattuna sikäli edullisemmassa asemassa, että toisen maailmansodan jälkeen Suomen autokanta on suurelta osalta uusittu. Moottoriajoneuvojen sekä teknillinen että laadullinen taso on siten pysynyt kuljetustoiminnan vaatimusten tasalla.

Kustannustason alentaminen ja rautateiden kilpailukykyyn lisääminen ovat nykyhetken tärkeimmät tehtävät. Niiden vuoksi ja jotta päästäisiin epätaloudellisiin osaratkaisuihin, rautatiehallituksessa valmistettiin viimeisen katsausvuoden kuluessa viisivuotissuunnitelma, jonka tarkoituksena on kehittää valtionrautatiet elinkeinoelämämme vaatimuksia vastaavaksi ja taloudellisesti kilpailukykyiseksi liikelaitokseksi. Viimeisen katsauskauden lopulla alkanut taloudellinen laskukausi antaneekin tilaisuuden tämän viisivuotissuunnitelman toteuttamiseen, koska laskukauden ylittäminen joka tapauksessa vaatii valtion investointien laajentamista.

I. Yleinen hallinto.

V. 1949.

Virkojen ja toimien perustaminen ja muuttaminen. Tammikuun 27 päivänä 1949 annetulla asetuksella perustettiin ja muutettiin rautatiehallituksessa ja rautatielaitoksen linjahallinnossa eräitä peruspalkkaisia virkoja ja toimia.

Eräiden virkojen ja toimien pätevyysvaatimukset. Tammikuun 21 päivänä 1949 annetulla asetuksella muutettiin valtionrautateiden konepajojen työnjohtajien ja alityönjohtajien pätevyysvaatimuksista annetun asetuksen 1 § siten, että heiltä ei enää vaadita 6 vuoden käytännöllistä kokemusta työalallaan. Konemestarien pätevyyskirjoista joulukuun 8 päivänä 1949 annetulla asetuksella muutettiin veturinkuljettajien, veturimestarien ja konemestarien pätevyysvaatimuksia. Heinäkuun 1 päivänä 1949 antamallaan päätöksellä rautatiehallitus muutti konttoriapulaisilta vaadittavia pätevyysvaatimuksia siten, että täydellinen kauppa- tai teknillinen koulu tuottaa saman pätevyyden kuin keski- tai tyttökoulu.

Hallinnollinen jako. Kovjoen—Uudenkaarlepyyn välinen 7.95 km pituinen rataosa avattiin yleiselle liikenteelle 20 päivästä huhtikuuta lukien ja määrättiin hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa kuuluvaksi Oulun rataan ja Kokkolan liikennealueeseen sekä 2. talousjaksoon, 6. ratajaksoon, 2. varikkojaksoon, 3. varastojaksoon sekä 5. liikennejaksoon.

Rakennusenalaisesta Oriveden—Jämsän radasta voitiin 6.4 km pituinen rataosa Länkipohja—Eväjärvi avata yleiselle liikenteelle 1 päivästä lokakuuta lukien. Mainittu rataosa määrättiin hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa kuuluvaksi Vaasan rataan ja Tampereen liikennealueeseen sekä 2. talousjaksoon, 4. ratajaksoon, 2. varikkojaksoon, 2. varastojaksoon sekä 4. liikennejaksoon.

Hallintoasetus ja työjärjestys. Maa-liskuun 18 päivänä 1949 annetulla asetuksella muutettiin valtionrautateiden hallinnosta 21 päivänä joulukuuta 1932 annetun asetuksen 15 ja 46 pykälä siten, että tammikuun 27 päivänä 1949 annetulla asetuksella perustetut uudet virat ja toimet lisättiin niihin. Samoin 49 §:än lisättiin huoltopäällikön ja psykologin pätevyysvaatimukset ja 56 §:ssä määrättiin näiden virkojen täyttämisyjärjestys. Lokakuun 21 päivänä 1949 antamallaan päätöksellä rautatiehallitus muutti työjärjestyksen 15 §:n 20 kohdan ja 33 §:n 25 kohdan siten, että tietojen talteen ottaminen sekä rautatiehallituksen tiedonantojen ja julkaisujen toimittaminen kuin myös tietojen antaminen sanomalehtiin siir-

rettiin yleisen toimiston tehtävistä tariffitoimiston tehtäviin. Lokakuun 14 päivänä 1949 antamallaan päätöksellä rautatiehallitus muutti työjärjestyksen 26 §:n 1 kohdan siten, että siinä mainitut kustannukset eivät saa ylittää 100 000 markkaa entisen 20 000 markan sijasta ja 2 ja 3 kohtia siten, että ratkaisuvalla eräissä sähkövirran hankintaa sekä koti- ja virkapuhelimien hankkimista koskeissa asioissa siirrettiin rautatiehallitukselta sähköteknilliselle toimistolle.

Toimikunnat. Kuluneena vuonna rautatiehallitus asetti seuraavat 16 toimikuntaa nimittäin:

1) suunnittelemaan ehdotusta yhdysliikennesopimukseksi Ahvenanmaalta Turkuun liikenneviivojen kanssa,

2) tutkimaan kysymystä sunnuntaityökorvauksen maksamisen aiheuttamista epäsuhteista valtionrautateiden viran- ja toimen haltijain palkkauksessa sekä laatimaan ehdotuksen asiantilan korjaamiseksi,

3) valmistelemaan „säännöt avustuksen järjestämisestä rautatieonnettomuuksien varalta” nimisen ohjesäännön tarkistamista ja täydentämistä ja laatimaan siitä ehdotuksen,

4) selvittämään Vapon toiminnan lakkaamisesta aiheutuvia järjestelytoimenpiteitä valtionrautateiden osalta ja antamaan niistä lausunnon,

5) laatimaan valtionrautateiden henkilökunnan kielitaidon lisäämisestä valmistavan ehdotuksen ja samalla huomioimaan, missä kiireellisyysjärjestyksessä suunnitelma olisi toteutettava,

6) järjestämään Helsingin konepajan eri osastojen muuttoa Hyvinkään konepajaan ja toisten konepajojen työskentelyä sen jälkeen, kun Hyvinkään konepajan toiminta alkaa,

7) tutkimaan liikenne-, kone- ja varasto-osastojen henkilö- ja asiainhoitojen supistamismahdollisuuksia sekä varsinkin polttoaineen säästeliääseen käytön järjestelyä, valvontaa ja ohjaamista,

8) laatimaan ehdotuksen valtionrautateiden raken-nusohjelmaksi vuosiksi 1950—1954,

9) tutkimaan valtionrautateiden linjahallinnon kehittämisestä ja jaksojakoa.

10) tutkimaan mahdollisuuksia nykyisten palkan-tilaus- ja palkanmaksujärjestelmien yksinkertaistamiseksi siihen liittyvin tilitys- ja kirjanpito-kysymyksiin,

11) tutkimaan ja uusimaan öljyjen varastoimis- ja jakeluohjeita,

12) asiantuntijatoimikunnan tutkimaan junavau-rioiden teknillisiä syitä.

Ammattiopetus.

Rautatieopiston johtajan välittömässä valvonnassa järjestettiin kertomusvuonna 12 erilaista kurssia 687 oppilaalle. Turvalaitekursseja pidettiin lisäksi kahdeksat kaikkiaan 404 osanottajalle.

Liikennejaksoissa pidettiin 20 alokaskurssia 350 osanottajalle sekä niihin liittyen varikoilla 41 ilmarukkurssia 645 alokkaalle. Kautta rataverkon toi-

Liikenneosasto:

Ylemmät liikenneoppikurssit	2 kurssia, 208 oppilasta, 64 naista, 144 miestä
Alustavat "	1 " 105 " 24 " 81 "
Alemmat "	2 " 116 " — " 116 "
Turvalaitekurssit	8 " 404 " — " 404 "

Yhteensä

13 kurssia, 833 oppilasta, 88 naista, 745 miestä

Hallinto- ja talousosastot:

Hallinto- ja talousosastojen oppikurssit

1 kurssi, 36 oppilasta, 30 naista, 6 miestä

Kone- ja varasto-osastot:

Kone- ja varasto-osastojen oppikurssit

1 kurssi, 39 oppilasta, 20 naista, 19 miestä

Koneosasto:

Veturinkuljettajaoppikurssit	3 kurssia, 111 miesoppilasta
Vaunumiesoppikurssit	2 " 72 "

Yhteensä

5 kurssia, 183 miesoppilasta

Kertomusvuonna aloitettiin lennätinteknillisen henkilöstön laaja, osittain kirjeellinen koulutus.

Henkilökunnan kielitaidon kohentamiseksi tarvittavia toimenpiteitä pohtimaan rautatiehallitus asetti toimikunnan määräten puheenjohtajaksi liikenneosaston johtaja T. N. Nerosen.

Asiakaspalvelutehtävissä olevien apuneuvoksi julkaistiin „Konduktöörin Kieliavain”.

Työntutkimus. Työntutkimustoimisto suoritti v. 1949 kaikkiaan 34 tutkimusta tai muuta laajahkoa selvittelyä. Lisäksi annettiin suuri joukko lausuntoja erilaisista muualla vireille tulleista kysymyksistä. Seuraavassa kosketellaan eräitä keskeisimpiä tutkimuksia.

Liikenneosaston piirissä selvitettiin edellytykset koneellistaa siirtokuormaustyöt Kouvolassa. Tutkimukset osoittivat siten voitavan saavuttaa noin 1 milj. markan säästö vuodessa. Suunnitelmaa ei ole vielä voitu toteuttaa, sillä lisenssin saamisessa trukkien ostoon on kohdattu vaikeuksia. Vaasan ja Lahden tavaratoimistoissa suoritettiin kaikkia työaloja koskeva tutkimus. Toimeenpantujen menetelmämuutosten tuloksena voitiin vapauttaa yhteensä 32 henkilöä, mikä merkitsee 5.9 milj. markan säästöä vuodessa. — Makuuvaunujen saattotapaa koskevan tutkimuksen tuloksena voitiin välittömästi suorittaa eräitä ajovorojen tarkistuksia, jotka tuottavat 3.3 milj. markan vuosisäästön. Lisäksi osoitettiin eräitä vaunuja voitavan panna matkaan kokonaan ilman saattajaa ja siten säästää noin 9 milj. markkaa vuodessa. Rautatiehallitus tekikin asiasta myönteisen periaatepäätöksen ja muutamista ehdotukseen sisältyvistä vaunuista on saattaja jo poistettu. — Eri tahoilla suoritettujen tutkimusten antamien viitteiden pohjalla suunniteltiin perustyyppi tavaratoimistojen ja muiden vastaavien tiskijärjestelyksi tarvittavine kalustoineen. Lopullinen muotoilu ja soveltaminen käytäntöön siirtyi huonerakennusjaoston haltuun. — Yhteistoiminnassa koneteknillisen toimiston

meenpannuilla 69:llä konduktöörin luontokursseilla oli 1 266 osanottajaa.

Veturinläämittäjäkursseja oli yhdeksät kaikkiaan 213 oppilaalle.

Opiston eri puolille rataverkkoa järjestämällä englannin, ruotsin, ranskan, saksan ja venäjän kielten kursseilla (yht. 144 kurssia) oli 2 093 oppilasta.

Edellämainitut rautatieopiston kurssit jakaantuivat osanottajiin nähden eri osastojen kesken seuraavasti:

kanssa laadittiin uudet tarkistetut piirustukset makasiinikärryjä varten, konstruointiin kuormausrullavaunu raskaiden esineiden siirtoon, hankittiin rullakankia sekä levitettiin selostuksia eräistä muista kuorma- ja purkaustöissä käytettävistä apuvälineistä. Matkapalvelua varten suunniteltiin ryntäysliikenteen aikana käytettäväksi yksinkertaiset frankerauskoneet paikkalippujen myynnin ja tilityksen yksinkertaistamiseksi.

Talousosastossa suoritettiin selvittelyjä, joiden tuloksena pääkassan ja talousjaksojen kirjanpito menetelmässä voitiin toimeenpanna töitä säästäviä yksinkertaistamisia. Kysymys niiden vaikutuksesta henkilökunnan määrään jätettiin avoimeksi ja järjestettäväksi tulevan uuden jaksojaon yhteydessä.

Ratosastossa tutkittiin työmenetelmä kiskonvaihtoa varten sellaisissa olosuhteissa käytettäväksi, joissa rata voidaan vaihdon yhteydessä saattaa lopulliseen kuntoon. Taloudellisesti osoittautui tämä menetelmä samanarvoiseksi aikaisemmin tutkitun kaksijakoisen menetelmän kanssa, mutta työn laatu tulee paremmaksi. — Muut tutkimukset koskivat pääasiassa työvälineitä, erityisesti nostotyössä tarvittavia. Niistä saatiin tukehakun muodon tarkistus loppuun suoritetuksi. Muiden osalta siirtyi viimeistely seuraavan vuoden alkuun. — Vuoden lopulla pantiin vireille kysymys ratapihojen aurauksen ja lumenkuormausten koneellistamisesta, missä tarkoituksessa oltiin yhteydessä erään yksityisen konepajan kanssa. Ensimmäisessä vaiheessa syntynyt konstruktio on parhaillaan koneteknillisen toimiston tarkastettavana.

Koneosastossa suoritettiin loppuun tutkimus Pasi-lan konepajan konttorissa sekä Karjaan, Iisalmen ja Joensuun varikkojen konttoireissa. Ne antoivat aiheita lukuisiin töiden uudelleen järjestelyä koskeviin ehdotuksiin. Kaikkiaan 7 henkilöä voitiin osoittaa vapautuvaksi, vuosipalkat yhteensä 881 760 mk. Toimeenpano on kuitenkin jäänyt riippumaan koneosaston johdon harkinnasta, miten paljon se tarvit-

see reserviä jälkipolven kouluttamiseksi ja lomaisiksi. Sittemmin on ratkaisua viivytännyt myös mahdollisesti toteutettava koneosaston linjahallinnon muutos, joka saattaa vaikuttaa varikkojen työvoimantarpeeseen.

Varasto-osastossa saatettiin loppuun tutkimus Paasilan varastossa. Sen aiheuttamien uudelleen järjestelyjen voitiin merkitä tuottavan 3 henkilön vapautumisen, vuosipalkat yhteensä 363 330 mk. Toimeenpano on jäänyt avoimeksi samoista syistä kuin edellä koneosaston kohdalla on selostettu. — Polttoainehuoltopaikkojen työntekijöiden tilinlaskentaa varten suunniteltiin yhtenäinen menettely tarvittavine ohjeineen ja lomakkeineen. Kysymys joutui vuoden lopulla varastomestarien aloitteesta uudelleen päiväjärjestyksen eräiden yksityiskohtien tarkistamiseksi. — Vuoden lopulla aloitettiin tutkimus Riihimäen polttoainehuoltopaikalla. Kenttätyöt saatiin loppuun suoritetuiksi, mutta kertomuksen valmistuminen siirtyi seuraavan vuoden alkuun. — Rinnan edellisen tutkimuksen kanssa suoritettiin kenttätyöt kumipyörillä ja kuulalaakereilla varustettujen hiili- ja halokärkyjen edullisuuden arvostelemiseksi.

Lomakehuolto on jatkunut entiseen tapaan suunnittelu- ja valvontatyönä. Se on vaatinut yhden työntutkijan ajan.

Joulukuun lopulla tehtiin päätös yleisen aloite-toiminnan käyntiin panemisesta. Se pääsi alkamaan heti vuoden vaihteen jälkeen.

Psykoteknillinen laboratorio. Toimintavuosi ei itse työn laatuun nähden suurestikaan poikkea edellisistä. Melkoisia muutoksia on kuitenkin tapahtunut laitoksen tutkimisolosuhteissa, jotka vuoden aikana on saatu ratkaisevasti parantumaan. Laitoksen käyttöön on saatu oma laboratoriovaunu. Johtuen työtilisyys-tilanteen muuttumisesta työmarkkinoilla on tutkimistyön luonne tullut entistäkin karsivammaksi, jota paitsi suuri joukko kokeita on jouduttu pitämään tarkistuspöydissä.

Vuoden aikana on laitoksen toimesta tutkittu kaikkiaan 884 koehenkilöä, jotka jakaantuvat eri ryhmiin seuraavasti:

	tutk.	hyv.	hylj.	hylk. %
ylimääräisiä lämmittäjiä	675	504	171	25.3 %
lämmittäjäoppilaita	86	43	43	50.0 %
ammattioppilaita	47	35	12	25.5 %
liikenneoppilaita	62	35	27	43.5 %
Rauman rautatien lämmittäjiä	6	5	1	16.6 %
Rauman rautatien liikenneoppilaita	8	2	2	25.0 %
rautatiehenkilöstöä yhteensä	884	624	256	28.6 %

Työvoimatilanteen parannuttua ja henkilökunnan kierron tämän vuoksi vähennyttä oli odotettu, että tutkimistyökin edellisiin vuosiin verrattuna olisi vähentynyt. Näin ei kuitenkaan käynyt lähinnä siitä syystä, että keväällä tehtiin koneosaston johtajan kanssa päätös varikoilla olevien ns. kakkosmiesten uudelleen tutkimisesta, mikä merkitsi lähes 400 lisäkoehenkilön määrää laboratoriolle. Nämä ns. kakkosmiehet ovat veturimiehiä, jotka välittömästi sotaa seuranneina kriisivuosina on otettu varikoille ja tutkittu. Heidät hyväksyttiin aikanaan kuitenkin vain

varauksin ja esitettiin vasta toissijaisesti koulutettaviksi. Kun varikot asian arkaluontoisuuden vuoksi halusivat pidettyä näiden miesten lähemmästä soveltuvuuden määrittelystä, jäi heidän palveluksessaapidon ratkaisu uudelleen laboratoriolle, joka uusintakokein on kuluneen vuoden aikana joutunut määräämään heidän lopullisesta hyväksymisestäään. Lopullinen hylkäämisprosentti on kakkosmiesten kohdalla ollut 30.

Laboratorion toimesta on kuluneena vuonnakin koekielumielessä tutkittu valtiovarainministeriön järjestelyosaston toimeenpanemille virastorationalisointikursseille osallistuneet henkilöt, kaikkiaan 45.

V. 1950.

Tuotantokomiteat. Joulukuun 30 päivänä 1949 annetulla lailla säädettiin tuotantokomiteain perustamisesta neuvoo-antavina eliminä määrättyihin teollisuuslaitoksiin ja yrityksiin ja valtioneuvoston samana päivänä antamalla päätöksellä määrättiin tarkemmin mainitun lain täytäntöönpanosta ja soveltamisesta.

Hallinnollinen jako. Sittenkun Rauman yksityisen rautatien käsitämät rataosat (Peipohja) —Rauma ja Kiukainen—Kauttua, jotka oli rakennettu valmiiksi ja avattu vakinaiselle liikenteelle, edellinen elokuun 16 päivänä 1897 ja jälkimmäinen maaliskuun 1 päivänä 1914, toukokuun 25 päivälle 1950 päivätyllä kauppakirjalla oston kautta olivat siirtyneet valtionrautateille seuraavan heinäkuun 1 päivästä lukien, 175 miljoonan markan suuruisesta kauppahinnasta, määrättiin ne sanotusta päivästä lukien hallinnollisessa suhteessa luettaviksi toiseen talousjaksoon, neljanteen ratajaksoon, toiseen varikojaksoon, toiseen varastojaksoon, neljanteen liikennejaksoon ja neljanteen lennätinteknikkopiiriin sekä tilastollisessa suhteessa Tampereen—Porin rataan ja Porin liikennealueeseen. Samalla määrättiin, että mainitut rataosat muodostavat ylimääräisen rautatie-lääkäripöydän n:o 22 a.

Rakennuksenalaisesta Oriveden—Jämsän radasta oli 22 km pituinen rataosa Eväjärvi—Jämsä saatettu sellaiseen kuntoon, että se voitiin avata yleiselle liikenteelle ja määrättiin sanottu rataosa heinäkuun 15 päivästä 1950 lukien hallinnollisessa suhteessa luettavaksi toiseen talousjaksoon, neljanteen ratajaksoon, toiseen varikojaksoon, toiseen varastojaksoon ja neljanteen liikennejaksoon sekä tilastollisessa suhteessa Vaasan rataan ja Tampereen liikennealueeseen.

Rautatiehallituksen työjärjestys. Huhtikuun 20 päivänä 1950 antamallaan päätöksellä muutti rautatiehallitus tammikuun 14 päivänä 1949 vahvistetun työjärjestyksensä 2 §:n 29 kohdan, 8 §:n 3, 6 ja 7 kohdan, 10 §:n 1 ja 3 kohdan, 13 §:n 6 ja 7 kohdan, 27 §:n 3 kohdan, 28 §:n 1 momentin 1 kappaleen ja 2 momentin, 34 §:n 1 momentin 1 kappaleen sekä 48 §:n 1 ja 2 kohdan. Näillä muutoksilla korotettiin rahanarvomme laskeamisen johdosta ne asianomaisissa kohdissa esiintyvät rahamäärät, joiden rajoissa eräiden varastohallinnon sekä rata- ja rautatierakennusviranomaisten tulee toimia, ja lisättiin välittömästi varasto-osaston johtajan alaiseen hankintatoimistoon, jossa tähän asti oli ollut kaksi ostojaostoa, vielä kolmas, yleisten asiain jaosto.

Syyskuun 9 päivänä 1950 annetulla päätöksellä lisättiin työjärjestyksen 7 §:ään kohta, jonka mukaan talousosaston johtajan tulee valmistella ja esitellä omakotitoimintaa ja muuta henkilökunnan huoltoa koskevat asiat.

Viran ja toimen haltijain virkapuvut. Valtionrautateiden viran ja toimen haltijain virkapuvuista 10 päivänä helmikuuta 1950 annetun asetuksen nojalla vahvisti rautatiehallitus 25 päivänä heinäkuuta 1950 lähemmät määräykset sanotuista virkapuvuista.

Työaika. Syyskuun 19 päivänä 1950 vahvisti rautatiehallitus uudet määräykset työajasta säännölisessä työssä, milloin ei noudateta työaikalakia eikä virastojen työajasta annettua asetusta. Määräykset tulivat voimaan seuraavan tammikuun 1 päivästä.

Toimikunnat. Kuluneena vuonna rautatiehallitus asetti seuraavat 10 toimikuntaa, nimittäin:

1) tutkimaan ja selvittämään kysymyksen siitä, voitaisiinko valtiontalouden tarkastusviraston joulukuun 29 päivänä 1949 päivätyyn kirjelmään liittyvässä, valtionrautateiden tariffisäännön noudattamisen valvonnan tarkastuksesta 5. 12. 1949 päivätyssä tarkastuskertomuksessa mainittuja henkilö- ja paimatusmenoja vähentää tarkastuskertomuksen 2—4 ja 6 kohdissa esitetyillä tavoilla,

2) toimittamaan Rauman radan ja sen laitteiden, huone- y. m. rakennusten, liikkuvan kaluston ja muun irtaimiston luetteloinnista ja arvioinnin sekä tekemään ehdotuksen siitä, ketkä Rauman rautatien palveluksessa olevat toimihenkilöt radan siirtyessä valtiolle voidaan muodollisestikin pätevinä ottaa valtionrautateiden palvelukseen joko vastaavaan tai muuhun ylimääräiseen toimeen ja minkälainen tukinto on vaadittava epäpäteviltä sekä minkä ajan kuluessa heidän on pätevyytensä osoitettava,

3) suorittamaan tutkimusta siitä, onko ehkä ja mitä erikoisliisiä välttämätöntä ryhtyä maksamaan rautatiehenkilökunnalle sen keskinäisissä palkkauksissa mahdollisesti vallitsevien epäsuhteiden korjaamiseksi, missä laajuudessa se tällöin tulisi tapahtua ja mitä tällaisen järjestelmän toteuttaminen tulisi maksamaan,

4) tutkimaan Helsingin asemarakennuksessa 14/6-50 tapahtuneen tulipalon syitä,

5) laatimaan uutta ehdotusta valtionrautateiden kalusto- ja tarveaineiden tarkastuksen ohjesäännöksi,

6) harkitsemaan mihin toimenpiteisiin valtioneuvoston 8 päivänä heinäkuuta 1950 valtion viran tai toimen haltijain virka-asunnoista ja luontoisetujen vastikkeista sekä valtion vuokra-asuntojen vuokramaksuista antama päätös valtionrautateiden osalta antaa aihetta sekä laatimaan ehdotuksen rautatiehallituksen asiassa annettaviksi lisämääräyksiksi ja -ohjeiksi,

7) laatimaan suunnitelman ja tekemään ehdotuksen Helsingin asematalon jälleenrakennustöiden yhteydessä suoritettavista tarpeellisiksi ehkä katsotuista muutos- y. m. töistä sekä ulkohallin ja muiden tilojen käyttämisestä,

8) tutkimaan mahdollisuuksia konepajojen ja varastojen välisen kahdenkertaisen laskutuksen poistamiseksi sekä selvittämään kysymystä konepajojen käteisvarastojen suuruudesta ja kirjanpidosta,

9) selvittämään mahdollisuuksia nykyisen lääkäripiiriin muuttamiseksi,

10) järjestämään n. s. A-sopimuksen mukaisen työkohtaisen palkkausjärjestelmän käyttäntöönottamista valtionrautateiden rata-, kone-, varasto- ja liikenneosastoilla.

Lisäksi rautatiehallitus on määrännyt edustajansa Helsingin, Pasilan, Turun, Vaasan ja Oulun konepajojen sekä Pieksämäen vaununkorjauspajan lain nojalla kaksivuotiskaudeksi 1950—1951 asetettuihin tuotantokomiteoihin samoin kuin erinäisten rautatieläisjärjestöjen kanssa sopimuksen perusteella vuosien 1951 ja 1952 ajaksi vapaaehtoisuuden pohjalla valtionrautateiden ensimmäisen, toisen, kolmannen, neljännen, viidennen, kuudennen, yhdeksännen ja kymmenennen liikennejaksosien toiminta-alueille asetettuihin jaksokäyttökomiteoihin.

Ammattiopetus.

Kun rautatieopistossa koulutussuunnitelmat laaditaan muiden oppilaitosten tapaan lukuvuosittain, julkaistaan myös sen toimintakertomus vuosittain tältä pohjalta, vaikka määrärahojen käyttöön nähdn onkin seurattava kalenterivuosi. Kurssitoimintaa koskevat luvut muodostuvat näinollen tässä yhteydessä varsinaisesta vuosikertomuksesta poikkeaviksi.

Vuonna 1950 toimeenpantiin rautatieopiston johtajan välittömässä valvonnassa 11 erilaista kurssia 487 oppilaalle. Lisäksi pidettiin kahdet turvalaitekurssit 77 osanottajalle.

Liikennejaksosien päälliköt järjestivät 12 alokas-kurssia 377 oppilaalle sekä yhteistoiminnassa varikojen kanssa 8 ilmajarrukurssia 90 osanottajalle.

Veturinläämittäjäkurssia ei lainkaan pidetty odoteltaessa niiden uuden ohjelman valmistumista.

Eri paikkakunnilla järjestettiin englannin, ruotsin, ranskan, saksan ja venäjän kielissä 198 kurssia 2 383 oppilaalle.

Työntutkimus. Vuoden kuluessa saatettiin päätökseen yhteensä 21 tutkimusta, joista eräät olivat huomattavan suuritöisiä. Lisäksi annettiin lukuisia lausuntoja ja selvityksiä erilaisista kysymyksistä.

Tutkimukset ovat suurelta osaltaan olleet sellaisia, että niiden tuottamien säästöjen laskeminen olisi aiheuttanut kohtuuttomasti lisätyötä tai tyydyttävän tulostarkkuuden saavuttaminen olisi ollut vaikeata. Tästä syystä on saavutettavissa olevien säästöjen ilmoittamisessa rajoitettu vain välittömästi laskettavissa oleviin. Nämä säästöt ovat pyörein luvuin 18 milj. mk. Mahdollisuus työvoiman säästöön on tutkimusten tuloksena osoitettu tutkituissa työpajoissa yhteensä 65 henkilöksi.

Lomakehuolto on jatkunut entiseen tapaan ja on vuoden kuluessa tarkastettu entisiä lomakkeita uusien painosten ottamista varten ja kokonaan uusia 539 kpl. Tämän yhteydessä on poistettu 29 lomaketta käytännöstä ja 8 pienennetty kooltaan.

Varsinaisen työnssä ohella on työntutkimustoimisto hoitanut myös aloitetoiminnan hallinnollisen puolen ja ohjannut aloitteiden arvosteluun liittyvää selvitystyötä.

Asemien toimintaan kohdistuvat tutkimukset: Edellytyksien selvittely varustaa makasiinikäräyt kuulalaakereilla ja umpikumipyörillä sekä sen yhteydessä käräytjen rakenteen parannuksia.

Käsiopastelyhdyin muuttaminen sähköllä toimivaksi. Säästöjä saavutettavissa kaikissa niissä olosuhteissa, joissa lyhdyin käyttö on hetkellistä eli yleensä asemapalveluksessa. Muutoksesta aiheutuneet säästöt v. 1950 0.4 milj. mk., v. 1951 jo 1.1 milj. mk.

Tilastollinen tutkimus tavarajunien kulusta aikatauluihin verrattuna.

Selvitys tavarälähetysten kuljetusnopeudesta.

Tutkimukset Tampereen ja Kuopion rahti- ja pikatavaratoimistoissa. Säästöt 40 henkilöä, 9.6 milj. mk. Junien myöhästymisen syitä koskeva selvittely.

Rahtimerkkien säilytys- ja työskentelykotelon suunnittelu.

Laiturilippujen käytön kannattavuus Helsingissä, Tampereella ja Kuopiossa. Säästöt Helsingin ja Kuopion osalta 0.3 milj. mk.

Jälkivaatimusten tilitysmenettelyn uusiminen. Mahdollinen säästö noin 10 henkilöä, mutta niiden vastamenona rautateiden kirjanpidossa todennäköinen postitimenojen lisääntyminen.

Ratatyötutkimukset: Radan korjausnostossa tarvittavien työvälineiden kehittäminen. Hankkimalla mm. parempia nostovälineitä voidaan noin neljänneksellä työmaista saavuttaa noston osalta työajassa 30—40 % säästö.

Ratakiskonaulojen irroittamiseen tarvittavan sorkkaraudan kehittäminen.

Jatkuvia kiskojen vaihtoa koskevia tutkimuksia. Erityisesti naulojen ja sidepulttien irroitus, jota varten kehitetty jatkuvia kokeiluja varten uusia työvälineitä.

Jätteiden käsittely Helsingin ratapihalla.

Varikkojen ja konepajojen työskentelyä koskevat tutkimukset: Toimistotöiden tutkimus Riihimäen, Oulun, Seinäjoen, Kouvolan, Tampereen, Pieksämäen ja Pasilan varikoilla. Las-

kettu mahdollinen henkilökunnan säästö 15 henkilöä, 2.5 milj. mk.

Kuittausmenetelmän poistaminen ohjesääntöjä ym. henkilökunnalle jaettaessa.

Selvitys kivihiilivetureissa tarvittavasta polttoainemäärästä. Saavutettavissa oleva säästö 6 milj. mk.

Alustava ehdotus konepajojen ja varastojen kirjanpitoikauden muuttamisesta kalenterikuukauden mukaan jakautuvaksi.

Varastojen työhön kohdistuvat tutkimukset: Vertaileva tutkimus kuulalaakereilla ja ilmakumirenkailla varustettujen polttoainekärryjen käyttämisestä.

Tutkimukset Riihimäen, Kouvolan ja Tampereen polttoainevaroissa.

Varikoilla olevien alavarastojen kirjanpidollisen hoidon yksinkertaistaminen.

Psykoteknillinen laboratorio. Toimintavuosi ei aikaisempiin vuosiin verrattuna ole tuonut olennaisia muutoksia laboratorion työskentelyyn, sillä laitoksen henkilökunta on säilynyt entisen suuruisena; työkohteet ovat pysyneet samoin muuttumattomina. Laboratoriovuonna on kuluneen vuoden aikana osoittautunut siksi tehokkaaksi „työvälineeksi”, jota siitä aikanaan odotettiin. Samoin on sen kalustoon liitettyistä erityiskojeista ollut laitoksen työssä huomattavaa hyötyä.

Työllisyystilanteen vakiintuminen rautateillä on osaltaan aiheuttanut sen, että tutkittavien määrä psykoteknillisessä laboratoriossa on entisestään jonkin verran vähentynyt. Tällöin on tutkijoille jäänyt enemmän mahdollisuuksia testimenetelmien kehittämiseen samoin kuin uusien testien suunnitteluun.

Vuoden aikana on laitoksen toimesta tutkittu kaikkiaan 561 koehenkilöä. Nämä jakaantuvat eri ryhmien osalle seuraavasti:

	Tutk.	Hyv.	Hylj.	Hylk. %
Ylimääräisiä lämmittäjiä	287	227	60	20.9
Lämmittäjä- ja ammattioppilaita	191	118	73	38.2
Liikenneoppilaita	83	53	30	36.1
Yhteensä	561	398	163	29.0

Laboratorion toimesta on tutkittu myöskin valtiovarainministeriön järjestelyosaston konttorirationalisointikurssien osanottajat, yhteensä 50 henkilöä. Edellisen vuoden vastaavien kokeiden tulosten sekä a. o. työpaikoilla suoritettujen ammattimenestysarviointien välinen yhdenmukaisuus on osoittautunut erittäin suureksi, mikä seikka puolestaan on osoituksena käytettyjen kokeiden ennustamisvarmuudesta.

V. 1951.

Hallinnollinen jako. Kun rakennustyön alaisesta Oriveden—Jämsän—Jämsänkosken radasta oli myös 3.795 km pituinen rataosa Jämsä—Jämsänkoski saatu sellaiseen kuntoon, että se voitiin avata yleiselle liikenteelle, määrättiin p. o. rataosa 1. 7. 51

avattavaksi toistaiseksi ainoastaan tavaraliikenteelle vaunukuormin. Hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa sanottu rata määrättiin kuulumaan Vaasan rataan ja Tampereen liikennealueeseen, toiseen talousjaksoon, neljanteen ratajaksoon, toiseen varikkojaksoon, toiseen varastojaksoon ja neljanteen liikennejaksoon sekä 26 rautatieliikariipiiriin.

Rikosrekisteri-ilmoitukset. Toukokuun 12 päivänä 1951 muutettiin aikaisemmin annettuja ohjeita menettelystä rikosrekisteri-ilmoituksia valtionrautateiden palvelukseen pyrkivistä henkilöistä tilatessa.

Viran ja toimen haltijain virkapuvut. Kesäkuun 5 päivänä 1951 rautatiehallitus antoi selvennyksiä valtionrautateiden viran- ja toimen-

haltijain virkapuvuista v. 1950 annettuihin määräyksiin.

Lääkärintodistukset. Lääkärintodistuksen esittämisestä valtionrautateiden palvelukseen tai työhön pyrittäessä koskevat aikaisemmat määräykset muutettiin syyskuun 29 päivänä 1951.

Rautatiehallituksen työjärjestys. Joulukuun 12 päivänä 1951 antamalla päätöksellä muutti rautatiehallitus tammikuun 14 päivänä 1949 vahvistetun työjärjestyksensä 14 §:n 29 ja 43 §:n 7 kohdan, jotka koskevat vero- ja taksoituslautakunnille tehtäviä palkkatuloilmoituksia.

Nimikirjat. Joulukuun 22 päivänä 1950 annetulla asetuksella säädettiin syyskuun 1 päivän 1939 ja syyskuun 19 päivän 1944 välisenä aikana sota-tuomioistuimissa tuomittujen ja joulukuun 1 päivänä 1944 annetun lain nojalla armahdettujen henkilöiden rangaistusmerkintöjen poistamisesta nimikirjoista.

Toimikunnat. Kuluneena vuonna rautatiehallitus asetti seuraavat toimikunnat:

1. Eri osastoilta keräämiensä tietojen pohjalla vuosittain laatimaan ja rautatiehallitukselle esittämään perustellun ehdotuksensa valtionrautateiden uudistusrahastossa olevien varojen käyttösuunnitel-maksi;

2. tutkimaan mahdollisuuksia valtionrautateiden jälkivaatimusliikkeen uudelleenjärjestämiseksi ja aikanaan rautatiehallitukselle jättämään mietintönsä mahdollisine perusteltuine ehdotuksineen asiassa an-nettaviksi uusiksi määräyksiksi;

3. kiireellisesti tutkimaan, mitä mahdollisuuksia valtionrautateilla on vähentää kivihiilen ja poltto-puiden kulutusta lisäämällä öljyn käyttöä valtion-rautateiden asuinrakennusten lämmityksessä ja kone-pajoissa sekä mahdollisesti muissa kiinteissä lait-teissa, ja laatimaan siitä kirjallisen suunnitelman rautatiehallitukselle;

4. tarkastamaan valtion palkkauslautakunnan laa-timaa virkojen ja toimien nimikkeiden muutosehdo-tusta valtionrautateiden osalta;

5. tutkimaan mahdollisuuksia pika- ja rahtikappa-letavaran yhdistämisestä ja laatimaan ehdotukset asian toteuttamiseksi tarvittaviksi määräyksiksi;

6. uudelleen arvioimaan valtionrautateiden reaali-omaisuutta valtionrautateiden omaisuustaseen selvit-tämiseksi sekä sen saattamiseksi vastaamaan parem-min nykyisin oikeina pidettäviä periaatteita;

Lisäksi asettivat Suomen ja Ruotsin rautatiehal-litukset yhteisesti toimikunnan tarkoituksella koet-taa helpottaa tavaraliikennettä Suomen ja Ruotsin välillä, varsinkin kun on kysymyksessä uudelleenlas-taus raja-asemilla.

Jaksonkäsitteilykomiteat. Sittenkun rau-tatiehallitus toiselta puolelta ja Suomen Rautatie-läisten Liitto r.y., Rautatievirkamiesliitto r.y., V.R. Konduktööriyhdistys r.y. sekä Svenska Kamratför-bundet vid Statsjärnvägarna r.f. toiselta puolelta olivat vapaaehtoisuuden pohjalla sopineet jakson-käyttökomiteain asettamisesta neuvoa antavana eli-menä sopimuksen viitoittamissa puitteissa vuosien 1951 ja 1952 ajaksi valtionrautateiden ensimmäisen, toisen, kolmannen, neljännen, viidennen, kuudennen, yhdeksännen ja kymmenennen liikennejakson alueille, hyväksyi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö tammikuun 24 päivänä 1951 mainitun sopimuksen ja antoi ohjeet siitä johtuvien menojen huomioimi-sesta tulo- ja menoarviossa.

Keskuskäyttökomiteat. Sittenkun rauta-tiehallitus toiselta puolelta ja Suomen Rautatieläis-ten Liitto r.y., Suomen Veturimiesten Liitto r.y., sekä Rautatievirkamiesliitto r.y. toiselta puolelta oli-ivat vapaaehtoisuuden pohjalla sopineet keskuskäyttö-komiteain asettamisesta 1. 7. 1951—31. 12. 1952 vä-liseksi ajaksi neuvoa antavana elimenä valtionrauta-teiden linjahallintoon vuosien 1951 ja 1952 ajaksi asetettujen jaksonkäyttökomiteain keskuselimeksi so-pimuksen viitoittamissa puitteissa, hyväksyi kulku-laitosten ja yleisten töiden ministeriö kesäkuun 28 päivänä 1951 mainitun sopimuksen ja antoi ohjeet siitä johtuvien menojen huomioimisesta tulo- ja me-noarviossa.

Ammattiopetus:

Rautatieopiston johtajan välittömässä huolenpi-dossa pidettiin kertomusvuonna 12 kurssia 481 oppi-laalle. Lisäksi oli yhdet turvalaitekurssit 40 oppi-laalle.

Liikennejaksoissa järjestettiin 7 alokaskurssia 185 oppilaalle ja varikoilla alempaan pätevyyttutkintoon liittyen 19 ilmajarrukurssia 268 osanottajalle.

Veturinlämmittäjäkursseja oli kaikkiaan seitsemät, joilla oppilasmäärä oli 162. Ohjelma pysytettiin en-nallaan.

Eri puolilla rataverkkoa pidettyjen kielikurssien osanottajamäärä väheni huomattavasti. Yhteensä 119

Rautatiehallituksessa vuosina 1948 —

Osasto, jolta asia on esitetty	Yleisistunto				Osastoistunto			
	1948	1949	1950	1951	1948	1949	1950	1951
Hallinto-osasto	5	6	1	7	734	680	679	607
Talousosasto	12	5	10	5	494	396	389	662
Rataosasto	6	8	8	5	722	740	742	690
Koneosasto	11	7	10	13	753	514	455	426
Varasto-osasto	1	2	—	—	737	665	569	739
Liikenneosasto	6	9	7	11	302	297	270	206
Tariffiosasto	—	—	2	9	102	69	70	54
Rautatierakennusosasto	—	1	2	1	120	100	86	94
Yhteensä	41	38	40	51	3 964	3 461	3 260	3 478

englannin, ranskan, ruotsin, saksan ja venäjän kursilla oli kaikkiaan 1 593 osanottajaa.

Kertomusvuonna liitettiin alempien liikenneoppikurssin ohjelmaan monipuoliset käytännölliset harjoitukset. Erikoisilmiönä koulutuksen tehostumisen ja monipuolistumisen kannalta mainittakoon runsas luentopäivätoiminta. Yhteensä 120:lle liikennejaksojen toimistojen kirjurille ja linjakirjurille pidettiin 3-päiväiset luentopäivät kahdessa ryhmässä. Samanlaisiin päiviin osallistui kahdessa osassa kaikkiaan 97 polttoainetyönjohtajaa. 23:lle puutavarakirjanpitäjälle oli omat päivänsä. Suurimman uuden koulutusryhmän muodostavat noin 250 rautatierakennusmestaria. Noin 50:lle heistä ehdittiin jo järjestää viikon kestävät luentopäivät. Jälelläoleville järjestetään 10-päiväiset luentotilaisuudet 4:ssä ryhmässä v. 1952. Jo aiemmin toteutetun venäjänkielen kirjallisen opetuksen lisäksi saatiin v. 1951 alkuun kirjeopetus englanninkielestä pitemmälle ehtineille.

Työntutkimus.

Vuoden kuluessa saatettiin päätökseen 26 varsinaista tutkimusta sekä annettiin suuri joukko erilaisiin asioihin liittyviä selvityksiä ja lausuntoja.

Huomattavimpiin kuului suuritöinen tutkimus vetureiden käytöstä ja veturimiesten työajan jakautumisesta. Se antoi rautatiehallitukselle aiheen saattaa tähänastinen tapa suunnitella vetureiden ajovuorot ja veturimiesten tehtävien jako koneosaston lähemmin selvittäväksi päämääränä veturien ja miehistöjen nykyistä tehokkaampi hyväksikäyttö.

Maininnan ansaitsee myös tutkimus mahdollisuuksista uudistaa asemien tavaraliikenteen tilitykset maksuleimakoneiden avulla. Asiasta on jo tehty periaatepäätös ja tarvittavat koneet on tilattu. Toimenpide merkitsee huomattavaa työn säästöä sekä tilien laatimisen että tarkastuksen kannalta. — Kiskojen vaihtoa varten suunniteltiin naulojen koneellinen irroitus. Koekappale rakennettiin ja sen todettiin toimivan hyvin sorapenkereissä. Normaalisti tarvitaan työryhmässä 10 naulojen irroittajaa ja laitteella työskenneltäessä vain 2—4 miestä. Apuna on työmaalla muista syistä tarvittava veturi. Sepelipenkereisiä ratoja varten kaipa laite vielä tarkistuksia. — Maininta ansaitsee vielä, että vuoden loppupuolella saatiin pitkän hankinta-ajan jälkeen ensimmäiset haarukkatrukit ja muut niihin liittyvät välineet käytäntöön. Tarkkailu niiden vaikutuksesta työtehoon ja kustannuksiin on vielä kesken, mutta

tähänastiset tulokset ovat rohkaisevia. — Muut tutkimukset ovat koskeneet työmenetelmien, välineiden ja työolosuhteiden kehittämistä sekä työtulosten mitauksia eri työaloilla. Sen ohella on suoritettu esitutkimuksia ja kokeiluja eräitä tulevia tutkimuksia varten.

Suurin osa tutkimuksista on ollut sellaisia, että syntyneiden tai aikaansaataavissa olevien säästöjen laskeminen olisi vaatinut kohtuuttoman paljon lisäselvittelyä. Niistä on tästä syystä luovuttu, samaten myös monessa tapauksessa huomattavan suureksi muodostuvan välillisen hyödyn arvioimisesta. Ne tapaukset, joissa säästöt on voitu välittömästi laskea, ovat tutkimusten aikaisen palkka- ja hintatason mukaan yhteensä 10.3 milj. mk vuodessa.

Rautateiden yleisen aloitetoiminnan puitteissa on vuoden kuluessa tehty 372 aloitetta. Vuoden kuluessa saatiin käsiteltyksi 326. Niistä palkittiin 4 rahapalkinnolla ja kunniakirjalla sekä 23 kunniakirjalla.

Lomakehuolto on jatkunut entiseen tapaan. Työ on pääosaltaan koskenut lomakkeiden asiasisällön ja muotoilun tarkistuksia uusien painosten ottamisen yhteydessä sekä uusien lomakkeiden suunnittelua. Käsitelty lomakemäärä oli yhteensä 617. Tarkistuksen yhteydessä voitiin 39 lomaketta poistaa.

Psykoteknillinen laboratorio.

Toimintavuosi ei suuresti eroa edeltäjästä, sillä sekä työn laatu että laajuus ovat säilyneet jokseenkin ennallaan. Eräitä itse tutkimustoiminnan kannalta merkittäviä uudistuksia on jälleen vuoden aikana saatu toteutetuksi, jota paitsi on pantu alulle muutossuunnitelma, joka kuitenkin voidaan toteuttaa vasta useamman vuoden kuluessa.

Vuoden aikana on laitoksessa tutkittu kaikkiaan 621 koehenkilöä, minkä lisäksi se on avustanut muullakin tavalla niin Rautatiehallitusta kuin eräitä muitakin viranomaisia eräissä sen toimintaa sivuavissa kysymyksissä. Niinpä Rh:n mainosjaoston kanssa on oltu verraten kiinteässä yhteistoiminnassa, samoin on Rautatieopistolle annettu luennoitsija-apua.

Vuosina 1949—1951 käsiteltyjen asiain lukumäärä käy selville alla olevasta taulukosta, johon on vertailun vuoksi otettu myös vuoden 1948 vastaavat luvut:

1951 käsiteltyjen asiain lukumäärä.

Pää- tai ylijohtaja				Johtaja				Yhteensä			
1948	1949	1950	1951	1948	1949	1950	1951	1948	1949	1950	1951
11	16	25	32	6 612	4 021	3 419	3 664	7 362	4 723	4 124	4 310
783	802	627	522	3 743	4 203	4 119	5 172	5 032	5 406	5 145	6 361
28	29	32	47	2 370	2 972	2 936	2 774	3 126	3 749	3 718	3 516
179	169	38	37	2 974	2 501	2 693	3 009	3 917	3 191	3 196	3 485
129	52	23	38	1 012	1 045	1 000	949	1 879	1 764	1 592	1 726
698	906	631	725	3 344	3 023	4 634	4 665	4 350	4 235	5 542	5 607
82	116	63	43	8 357	6 751	7 748	8 030	8 541	6 936	7 883	8 136
129	151	165	162	775	808	928	834	1 024	1 060	1 181	1 091
2 039	2 241	1 604	1 606	29 187	25 324	27 477	29 097	35 231	31 064	32 381	34 232

II. Rata, rakennukset ja laitteet.

V. 1949.

Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla. Rakennusallalla vallinneiden lakkojen johdosta aiheutui vuoden rakennusohjelmaan tuntuvia myöhästymisiä. Niinpä usean kivisen asuntotalon valmistuminen siirtyi seuraavalle vuodelle. Kuitenkin valmistui Helsinkiin, Seinäjoelle, Ouluun ja Lappeenrantaan kivet 24 perheen asuntotalot sekä Valkeakoskelle samoin kivinen 4 perheen asuntotalo. Puusta rakennettiin 14 asuntotaloa, joista mainittakoon Kokkolaa, Valkeakoskelle, Sysmäläjärvelle ja Mikkelin—Hirolan välille rakennetulle uudelle liikennepaikalle valmistuneet 4 huoneistoa käsittävät talot. Vuoden aikana valmistuneet asuntorakennukset sisältävät yhteensä 145 huoneistoa, joista kivitaloissa 100. Asuinrakennuksia täydennettiin ulkorakennuksilla rakentamalla mm. 7 saunaa ja 3 kellaria. Työväestöä varten rakennettiin erilaisia huoltorakennuksia ja -suojia yhteensä 15, joista huomattavimmat Jyväskylään, Eskolaan, Tornioon, Pieksämäelle ja Parikkalaan rakennetut. Kotkaan valmistui yöpymistalo, Hankoon lepoalueet ja Pieksämäelle poliklinikkarakennus. Oulunlahden ja Pajarin liikennepaikoille rakennettiin laituritalo. Varikon korjauspaja Tampereella samoin kuin autotalli ja -toimisto Lahdessa valmistuivat niin ikään kertomusvuonna. Tavara- ja varastosuojia rakennettiin 7, minkä lisäksi yksi ostettiin. Henkilö-, polttoaine- ym. laitureita rakennettiin eri liikennepaikoille. Ratapiha-alueille rakennetuista laitteista olivat tärkeimmät Pasilaan ja Toijalaan rakennetut kääntölavat, Leppäluotoon asennettu vesiviskuri sekä Kotkan öljy- ja Haminan jääsäiliöt.

Vuoden aikana tehdyistä konehankinnoista mainittakoon 3 yksipuolista lumiauraa, 3 kaivukonetta, raivaustraktori ja 2 Neuvostoliitosta ostettua kivenmurskaajaa.

Rakennusten, radan ja laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset. Suurehkoja huoneistotiloja uudelleen jakamalla samoin kuin saunoja, odotussaleja sekä muita muussa käytössä olleita rakennuksia asunnoiksi kunnostamalla on saatu asunut 12 perheelle. Ensisijassa suuriperheiden asuntolojen korjaamiseksi laajennettiin valmiita asuntoja pääasiassa ullakkotiloja hyväksi käyttäen ja saatiin yhteensä 23 lisähuonetta. Tampereen asematalon siipirakennusta korotettiin yhdellä kerroksella ja Pirttikankaan laituritaloa laajennettiin. Samoin laajennettiin Karjaan, Savonlinnan ja Pieksämäen veturitalleja, Haapamäen lepoalueen rakennusta ja Riihimäen kerhohuoneistoa. Lisäksi on suoritettu rakennusten kunnostamistöitä, kuten uudelleenkattamisia, laudoittamisia jne., laajennettu tavarasuojia, jatkettu erilaisia laitureita ja uusittu niissä olevia kuormausrakennuksia. Niinpä sähköistettiin polttoainelaituri Kouvolassa ja Mikkelissä. Ratapihalaitteiden osalta mainittakoon Tampereen 22 m:n kääntölahan ja Kanuksen vesiviskurin uusimiset.

Suoritetuista asema- ja kuormaustilojen kunnostamis- ja tasoitustöistä olivat Porin ja Parikkalan asema-alueilla sekä Pieksämäen, Kontiolahden ja Oulaisten kuormaustiloilla suoritettut työt mainittavimmat.

Huomattavia ratapihalajennuksia ja raidejärjestelyjä suoritettiin mm. Pasilassa, Siurossa, Korialla,

Soanlahdessa, Joutsenossa ja Riihimäellä. Useilla ratapihoilla kuten Tampereella, Seinäjoella, Kotkan Hovinsaaressa ja Haminan Hillossa työt jatkuivat. Haapaperän ja Raudaskylän liikennepaikoille tehtiin ohikulkuraide.

Alkuvuodesta saatiin Kovjoen—Uudenkaarlepyyn radan rakennustyöt päätökseen ja 20. 4. 49 tämä 8.04 km:n pituinen rataosa voitiin avata yleiselle liikenteelle.

Työttömyyystöinä jatkettiin kaksoisraiderakennustöitä ja saatiin kaksoisraide Kuopion—Iloharjun välille valmiiksi sekä rataosalle Lahti—Usikyky kiskotus Villähteen saakka suoritetuksi vaihteiden asentamisen jäädessä tulevalle vuodelle. Riihimäen—Lahden ja Tampereen—Toijalan välisillä työmailla jatkettiin pengerrys- ja leikkaustöitä.

Edellisenä vuonna Kouvolasta aloitettua Savonradan kiskotuksen vaihtoa jatkettiin Kirjokiveltä Pieksämäelle eli n. 148 km. Täten saatiin eräs rataverkostomme kiskotuksen eniten kuluneista osista uudistetuksi. Kajaanin—Kontiomäen rataosan 22.343 kg/m kiskotusta vaihdettiin 30 kg/m kiskotukseen Kontiomäen eteläpuolella n. 2.3 km:n matkalla. Toijalan—Turun rataosalla jatkettiin 30 kg/m kiskotuksen uusimista Toijalan—Kylmäkosken ja Kyrön—Turun välillä yhteensä n. 27.9 km. Kun lisäksi suoritettiin eräitä pienempiä vaihtoja, uudistettiin vuoden aikana kiskotusta yhteensä 180 km.

Turvallisuudet. Vuoden kuluessa rakennettiin turvalaitokset Leteensuolle, Koiviolle, Vesangalle ja Hillo-sensalmelle keskitetyin pääraidevaihtein. Turvalaitosten täydennyksiä ja uudistuksia loppuunsaoritettiin 18 liikennepaikalla, kuten Pasilassa, Riihimäellä, Järvelässä, Korialla, Kouvolassa, Kirjokivellä, Pieksämäellä, Savonlinnassa ja Parikkalassa. Varmistussäätölaitteet rakennettiin 13 liikennepaikalle, jotapaitsi eräitä mainittunlaisia laitteita täydennettiin. Hyvinkäälle ja Jyväskylään asennettiin järjestelyopastimet. Valtakunnan rajalle Luomassa ja Tyriksessä asennettiin samanlaiset rajapuomit kuin edellisenä vuonna oli tehty Kellooselkään ja Kaurilaan. Luoman ja Kaurilan puomit varustettiin sähkövalaistuksella.

Maantieliikenteen turvaamiseksi rakennettiin mm. uudet sähkövalaistuksella varustetut tiepuomilaitokset Ryttylään, Inkeröisiin ja Tornion eteläpuolella sijaitsevalle Raumojoen yhteiselle rautatie- ja maantiesillalle, minkä lisäksi Rantamäellä oleva tiepuomilaitos varustettiin sähkövalaistuksella.

Puutarhat ja istutukset. Säsuhteet puutarhatöiden kannalta olivat kuluneena kesänä epäedulliset. Niinpä parhaimpana kasvukautena heinä—elokuunalla sattuneet hallat aiheuttivat eräiden ryhmkasvien paleltumisia, minkä lisäksi useat kasvilaadut eivät enää olleet normaalisti kukkia. Syksy sensijaan oli pitkä ja lämmin, joten puutarhatöitä voitiin jatkaa vuoden lopulle saakka.

Tarveaineiden saannissa oli havaittavissa parannusta ja kalustoon hankittiin mm. toinen puutarhajärsinkone, joskin eräistä erikoistyövälineistä oli jatkuvasti puutetta.

Keskustaimistossa kasvatettiin pääasiassa se kasvimateriaali, joka käytettiin rataverkostolla. Lisäksi

toimitettiin varatamistoille puolivalmisteita, pistokkaita ym. lisäysmateriaalia näissä edelleen kasvatettavaksi. Varataimistot tuottivat kasvimateriaalia pääasiassa sijoitusratajaksonsa tarpeiksi. Tunnusomaista työkaudelle oli monet suuret puistotyöt, joista mainittakoon Hyvinkään pääkonepajalla, Riihimäellä, Kotkassa ja Porissa suoritettut. Vuoden kuluessa valmistettiin uusia puistoja sekä uudistettiin ja laajennettiin entisiä kaikkiaan 108 110 m², josta käytäviä ja hiekka-alaa 18 277 m². Tarvaineina käytettiin eri maalajeja yhteensä 20 422 m³ ja heinänsiementä 1 098 kg.

Uudisrakennustoista mainittakoon kahden uuden, Nuppulinnaan ja Nokelaan (Oulu) perustettavan taimiston rakennustyöt. Edellisessä salaojitettiin ja viemäroitiin varsinainen taimiston alue 4.06 ha sekä kunnostettiin kaksi työläisperheen asuntoa ulkorakennuksineen. Jälkimmäisessä alettiin rakentaa puutarhurille asuntoa sekä tehtiin erilaisia alustavia töitä.

Ylijäämätuotteiden myyntiä jatkettiin keskustaimistosta ja Kuopion varataimistosta, joskin tulos runsaan oman kulutuksen takia jäi 73.6 %:ksi edellisen vuoden myynnistä kohoten 680 199 markkaan.

Ratateknillisen toimiston työt.

Sillanrakennusjaoston toimesta on vuoden 1949 aikana valvottu ja tarkastettu terässiltain valmistusta tehtaalla ja paikoilleen asennusta siltapaikalla seuraavasti:

Vuoden alussa asennettiin Wärtsilä-yhtymän toimesta Siikajoen sillat, 2 kpl 45 m:n ristikköjätteitä. Tämän toimenpiteen jälkeen voitiin Pohjanmaan radalla aina Ouluun asti sallia liikennöiminen kuormallottuman N:o I mukaisilla junilla. Kiiminginjoen sillan 45 m:n ristikköjänne valmistui tehtaalla ja tämä sekä edellisenä vuonna tehtaalla valmistuneet kaksi 25 m:n jännettä asennettiin paikoilleen. Tehtaalla alettiin valmistaa vuoden lopulla Kemi-järven pääväylän sillan osia. — Siltapaikalla kokosi Wärtsilä-yhtymä seuraavat Englannista osina tulleet sillat: Vareputaanjoen 20 m:n levysilta, Martimonjoen ja Varejoen 40 m:n ristikkösillat. Asianomaisten ratajaksojen toimesta asennettiin paikoilleen A. Ahlström Osakeyhtiön konepajalla Varkaudessa valmistetut seuraavat hitsatut levyppalkkisillat: Liedesojan 10 m:n sekä Muhojen ja Harisojan 12 m:n jätteet. A. Ahlströmin konepajalla Varkaudessa on kevästä 1949 lähtien valmistettu Suutarinkorvan sillan teräsosia. Yllämainitut sillat Siikajoen siltoja lukuunottamatta kuuluvat sodassa tuhottujen tilalle Pohjois-Suomeen jälleenrakennettavien siltojen joukkoon.

Edelleen on uusien terässiltatarjouksien hankinta, käsittely sekä sopimuksien valmistelu aiheuttanut jaostolle huomattavasti työtä. Tärkein päätetyistä uusista siltahankinnoista on Ranskasta tilatut 18 kpl terässiltoja yhteispainoltaan 1 890 tonnia. Siltojen vastaanottajana Ranskassa on toiminut marraskuun alusta lähtien insinööri sillanrakennusjaostosta. Siltojen paikoilleen asentamisesta on tehty sopimuksia Wärtsilä-yhtymän ja A. Ahlström Osakeyhtiön kanssa. Pienimmät jätteet aina 18 m:n jänteeen asti tulevat Ranskasta kokonaisina ja asennetaan ne paikoilleen rata- tai rautatierakennusosaston toimesta. Viideltä kotimaiselta konepajalta on myös tilattu yhteensä 33 kpl terässiltoja yhteispai-

noltaan 815 tonnia. Englannista vuonna 1948 tilatun Ounaskosken sillan vuoksi oli rakentavan tehtaan Cleveland Bridge & Co pyynnöstä insinööri sillanrakennusjaostosta noin 1½ kuukauden ajan Englannissa tarkastamassa sillan piirustusten muuttamistyötä englantilaisille mitoille.

Vuoden aikana rakennetuista teräsbetonisilloista, joiden teknillistä suoritusta on jaoston puolesta valvottu, mainittakoon ns Pappilan ylikulkusilta Iisalmen—Ylivieskan radan ja Kuopion—Kajaanin valtamaantien risteyskohtaan, Lokomon tunneli Tampereen Hatanpään ratapihalle, Imatran ja Hennalan ylikulkusiltojen rakennustöiden aloittaminen sekä Oriveden—Jämsän radalle 2 ylikulkusiltaa. Pohjois-Suomen radoilla on jälleenrakennettu noin 20 betonikantista siltaa. Rataosalla Kemi—Rovaniemi ovat kuluneena vuonna tulleet viimeisetkin sodassa tuhotut sillat jälleenrakennetuiksi.

Sillanrakennusjaostossa on tehty alustavia ehdotuksia ja lopullisia rakennepiirustuksia 127 eri työhön yhteensä 226 piirustusta.

Erilaisten siltojen rakennepiirustusten lisäksi on jaostossa laadittu rakennepiirustuksia huone- sekä laiturirakenteisiin, palo- ja hajotuskaivoihin ym. laitteisiin ja rakenteisiin.

Vuokseenniskan tehtaalla Imatralla on toiminut kiskojen vastaanottajana sillanrakennusjaostosta yksi insinööri neljän kuukauden ajan. Kaapelikourujen sekä johtokanavien sivu- ja pohjalaattojen vastaanotto hankkijan tehtaalla on myös hoidettu sillanrakennusjaoston toimesta.

Junien kulkuaikojen laskemistehtäviä on edelleen jatkettu jaostossa.

Kesän 1949 aikana suoritettiin siltain päätarkastukset rataosilla Seinäjoki—Oulu, Seinäjoki—Vaasa—Kristina—Kaskinen, Pännäinen—Pietarsaari, Lappi—Raahen, Pieksämäki—Kontiomäki ja Iisalmi—Ylivieska.

Ratapihajaostossa käsiteltiin kertomusvuoden aikana yhteensä 706 diariota merkittyä asiaa. Käsiteltävänä olleista asioista oli 158 ratapihakysymyksiä, jotka koskivat sekä suurien että pienien ratapihojen ja liikennepaikkojen laajentamista. Niistä mainittakoon Kummun uusi suunnitelma, jonka toteuttaminen laaditun kustannusarvion mukaan tulisi maksamaan 87 milj. mk, ehdotus Helsingin henkilöratapihan laajentamiseksi olympialaiskisoja silmällä pitäen, lopullinen raidesuunnitelma Hangon uutta asemaltoa ja tavaramakasiinia varten, kaksoisraidesuunnitelmat Tampere—Messukylä, Lahti—Uusikylä ja Lempäälä—Toijala, Kouvolasta erkanevan Savon radan lähtökohdan siirtämisehdotus sekä ehdotukset Seinäjoken, Pieksämäen, Kuopion ja Turun aikaisemmin laadittujen ratapihasuunnitelmien osittaista toteuttamista varten.

Yksityisten ja kuntien raideanomuksia käsiteltiin 67 ja valtion muiden laitosten raideanomuksia 8 kpl. Asemakaavojen ja asemakaavakysymysten lukumäärä oli 16, katuja sekä teitä koskevia asioita oli 43.

Pakkolunastus- ja maanvaihtoasioita oli 54 ja aluevuokrakysymyksiä 46. Jälkimmäisiin oli useimmissa tapauksissa kytketty rakennuslupa-anomuksia.

Rakennusasioita oli 122, vesi- ja viemärijohtoja koskevia kysymyksiä 29, rataa ja vaihteisiin kohdistuvia kysymyksiä 22, siltojen ja rumpujen sijoituksia 32, halko-, kuorma- ja henkilölaiturien si-

joituksia 20 ja lopuksi 89 kaasun-, lämpö-, sähkövalon- ja voimajohto- ym. sen tapaisia asioita koskevaa kysymystä.

Sitä paitsi on laadittu joukko yleisluontoisia piirustuksia, karttoja ja taulukoita, suoritettu karttojen ja piirustuksien suurennuksia, pienennyksiä ja jäljentämisii, ratapihakarttojen täydennyksiä ja uudestaan piirtämisii yms.

Huonerakennusjaostossa on vuoden 1949 aikana laadittu 374 pääpiirustusta ja 345 erikoispiirustusta. Vanhojen normaalipiirustuksien mukaan on rakennettu pääasiallisesti pienempiä asuintaloja, ulkokuoneita, veturitalleja, vesitorneja, pumpuhuoneita, tavarasuojia, varastovajoja, useita huoltorakennuksia sekä halkotyöläisille että varikoille, autovajoja, kellareita, saunoja, vahtikojuja ja resinaivajoja ym. Vanhoille rakennuksille on tehty 181 muutospirustusta. Uudisrakennukset olivat pääasiallisesti asema- ja laituritaloja, useita suurehkoja kiviisiä asuinrakennuksia, ulkokuoneita, saunoja, tavarasuojia, veturitalleja, vesitorneja, korjauspajoja, autosuojia, varastorakennuksia sekä huoltorakennuksia. Yhteensä on v. 1949 rakenteilla ollut 773 asuinhuonetta ja 414 keittiötä sekä 105 virkistys- ja lepo-huonetta.

Tämän lisäksi huonerakennusjaostossa laadittiin 311 ehdotusta tuleviin rakennuksiin, joista huomattavimpia olivat Hangon asema- ja tavaratoimistorakennukset, Pasilan autovarikon huolto- ja toimistorakennus sekä eräät suurehkok keskusliikennepaikkojen huoltorakennukset, Rovaniemen asema- ja tavaratoimistotalot, Hyvinkään konepajan asuintalot ja poliklinikka ym.

Turvallitejaostossa laadittiin 70 turvalaitoksen ja 14 tienristeyksen turvalaitteiden uudistus- ja täydennyssuunnitelmat, minkä lisäksi käsiteltiin 55 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erityisesti mainittakoon seuraavia turvalaitoksia koskevat suunnitelmat:

Helsinki (ratapihalajaennus- ja sähköasetinlaite-suunnitelmat), Toijala, Lempäälä, Tampere—Viinikka, Haukipudas, Lahti (asetinlaite IV), Villähti, Uusikylä, Korja, Vesanka, Suolahti ja Savonlinna (asetinlaite I).

Vuosien 1950—56 rakennusohjelman laatimisen yhteydessä ehdotettiin määrärahojen myöntämistä 92 liikennepaikan turvalaitosta varten, joista 15:een tehtiin valmiit suunnitelmat.

Ylikäytävien turvaamista koskevia tiepuomi- ja varoituspastinlaitoksia suunniteltiin useille liikennepaikoille. Erikoisesti mainittakoon Uudenmaan läänin 79 ylikäytävää koskeva tutkimus, jonka yhteydessä laadittiin täydelliset suunnitelmat 7 ylikäytävän turvalaitteita varten.

Turvalaitosten käyttöä varten laadittiin 29 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, joista 13 varmistuslukkolaitoksia, yksi Raumojoen yhteistä rautatie- ja maantiesiltaa ja yksi Ruonanojan itse-toimista valo- ja äänivaroitustalaitosta varten.

Jaosto valvoi kaikkien turvalaitetöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 56 erikoispiirustusta sekä tarpeellisia asetinlaitekipiirustuksia 131.

Uusia yleisiä rakennuspiirustuksia valmistui 22.

Sitäpaitsi jaosto huolehti asetinlaitekonetojen ja tärkeimpien erikoistarvikkeiden tilaamisesta työpajoille ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta.

Geoteknilliset työt ja toimenpiteet v. 1949 ovat koskeneet samanlaatuista tehtäviä kuin aikaisemminkin. Näistä on erityisesti mainittava siltojen ja rumpujen perustussuhteiden selvittelyt, jotka ovat aiheuttaneet siltojen tarkastuksissa havaituista maatumien heikkouksista ja liikkumisista.

Karjaan—Turun radalla selvitettiin perustussuhteet kolmella siltapaikalla, joilla oli havaittu maatumien painumista. Samasta syystä tutkittiin Toijalan—Turun radalla kuusi siltapaikkaa. Edelleen suoritettiin tutkimuksia Haapajoen siltapaikalla (Kylmäkoski—Urjala) sekä kahdella siltapaikalla Liedon—Maarian rataosalla. Uudella Jämsän—Olkkolan satamaradalla tutkittiin kahta ehdotettua siltapaikkaa sekä ehdotettua rumpupaikkaa ja uudella Nokian tehdasradalla Laajanojan siltapaikkaa. Tampereen—Porin radalla tutkittiin taas Nokiniitynojan siltapaikkaa Nohkuan ja Karkun välillä ja sen yhteydessä suoritettiin samalla kiskonjalan tarkistusvaakitus paikalla, missä ratapenkereen varmentamistoimenpiteitä aikaisemmin oli tehty.

Tampereen—Seinäjoen radalla tutkittiin seitsemän siltapaikkaa, joista kaksi Tampereen ja Haapamäen välillä, nimittäin Letkumaojan siltapaikka (Säynäjärvi—Siitama), missä toinen maatuki oli sekä painunut että pullistunut, sekä Huikonjoen siltapaikka (Hirsilä—Korkeakoski). Haapamäen ja Seinäjoen välillä suoritettiin pohjatutkimuksia viidellä siltapaikalla, missä samaten oli havaittu sekä maatumien painumisia että vaakasuoria siirtymisiäkin. Myös Rimmiluoman siltapaikalla (Sydänmaa—Koura) suoritettiin pohjatutkimuksia, jotka kuitenkin kiireellimpien töiden takia oli keskeytettävä.

Tarkistusmittauksissa havaittujen siirtymisien vuoksi tutkittiin samoin alikulkusiltapaikkaa Koskenkorvan ratapihalla. Kemijärven ratapihalla olevan vanhan räjäytetyn ylikulkusillan pohjasuhteita tutkittiin suunniteltua uutta siltaa varten. Ehdotettuja uusia yli- tai alikulkusiltapaikkoja tutkittiin taas kuuden maantieristeyksen kohdalla, nimittäin ylikulkusiltaa varten Joensuun ja Lehmon välillä, kahta ylikulkusiltapaikkaa Nokian tehdasradalla sekä kolme alikulkusiltapaikkaa Haapamäen—Seinäjoen radalla.

Toisen huomattavan osan jaoston töistä muodostivat pohjatutkimukset ehdotettuja uusia rakennuksia varten. Siten tutkittiin uusien asuintalojen pohjasuhteita Riihimäellä, Turussa, Haminassa, Jyväskylässä, Joensuussa ja Iisalmella. Ylihärmässä tutkittiin suunnitellun asematalon pohjasuhteita, Oulussa varastorakennuksen sekä Tampereella huoltorakennuksen pohjasuhteita. Veturitalin laajennusta sekä uuden huoltorakennuksen rakentamista varten suoritettiin pohjatutkimuksia Jyväskylän vanhan veturitalin kohdalla. Myöskin Mikkelissä suoritettiin pohjatutkimuksia veturitalin laajentamista varten. Pasilan sekä Tampereen ratapihalla selvitettiin pohjasuhteita veturitalin kääntölaivojen uudistamisen takia. Pasilan konepajan alueella tutkittiin maalausosaston lisärakennuksen pohjasuhteita.

Soranottopaikka oli jaoston tutkimusten kohteena Kouvolan ja Aitomäen välillä. Tässä yhteydessä on myöskin mainittava, että laboratorioissa on suoritettu soranäytteiden tutkimusta eri tarkoituksia varten.

Uusien ratalinjojen rakentamisen yhteydessä, sivuja lisäraiteita varten sekä suunnitellun ratapenkeren nostamisen takia on suoritettu pohjatutkimuksia ratapenkereiden vakavuustilanteen selvittämiseksi

sekä mahdollisten varmentamistoimenpiteitten määrittämiseksi. Siten suoritettiin Tampereen Lentokone-tehtaan radan aiheuttamien painumisten tarkistuksia Multisillan suolla Sääksjärven ja Tampereen välillä sekä laadittiin varmentamisedotus. Oriveden—Jämsänkosken radalla selvitettiin, missä määrin Valkeajärven ja Livesjärven ratapenkereiden perustussuhteet olivat tyydyttävät sekä tehtiin esitys tarpeellisista toimenpiteistä. Turun tavaratarapihan laajentamista varten suoritettiin laajoja pohjatutkimuksia, jotka selvittelivät uuden tasoitustason aiheuttamien varmentamistoimenpiteitten tarpeellisuutta. Joensuun—Kaurilan radalla tutkittiin Tohmajärven—Onkamon välisellä rataosalla olevalla laajalla suolla myöskin ratapenkereen vakavuustilannetta. Tutkimukset aiheutuivat suunnitellusta ratapenkereen nostamisesta raskaan liikenteen alaisena olevalla, mutta pohjasuhteisiin katsoen heikolla rataosalla.

Kuten aikaisempinakin vuosina, suoritettiin tänäkin vuonna tarkistustutkimuksia eri rakenteiden painumisista sekä painumismittareiden avulla että suoranaisilla vaakituksilla ja muutamassa tapauksessa myös jatkuvaa tarkkailua eräiden siltojen vaakasuorista siirtymisistä. Kemijärven ratapihalla suoritettiin vaakituksia roudan aiheuttaman maanpinnan nousun selvittämiseksi.

V. 1950.

Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla. Kun edellisenä vuonna valmistuviksi suunnitelluista asuntotaloista usean rakentaminen rakennusallalla valmiin levottomuuden takia siinä määrin hidastui, että töiden loppuunsaattaminen siirtyi kuluneelle vuodelle, muodostui vuosi asuntotuotantonsa nähdessä ennätyskelliseksi. Yhteensä valmistui 14 kivistä rakennettua asuntotaloa, joista yksi 50 huoneiston talo Tampereelle ja 24 huoneiston talot seuraaville paikkakunnille: Helsinki, Seinäjoki, Pieksämäki, Haapamäki, Kouvolaa, Virasojat, Iisalmen, Kemi, Kontiomäki, Hamina, Turku, Kotka ja Savonlinna. Puusta rakennetuista mainittakoon Kouvolaan, Kontiomäelle ja Kangaslamelle valmistuneet 4 huoneiston talot. Uudet asuntotalot sisältävät yhteensä 381 huoneistoa, joista kitaloissa 362. Asuinrakennuksia täydennettiin erilaisilla ulko- ja talousrakennuksilla ja työväestöä varten rakennettiin huoltorakennuksia, joista huomatuimmat olivat Sörnäisiin, Karjaalle, Kotkaan ja Ylivieskaan valmistuneet. Kauklahteen ja Haapajärvelle valmistuneet lepo- ja talousrakennukset käsittävät 15 huonetta, joihin voidaan sijoittaa yht. 28 vuodetta. Ouluun valmistui poliklinikka.

Sotkian liikennepaikalle valmistui laituritalo, Virasojalle veturinkorjauspaja huoltotiloinen, Ouluun varastorakennus, Riihimäelle lennätinteknikon työhuoneet, Hankoon tavaratoimisto ja -suoja sekä Lappeenrantaan, Mäntyluotoon ja Korialle uudet tavarasuojat.

Ratapiha-alueille rakennetuista laitteista mainittakoon Kemijärvelle asennetut 20 m:n kääntölava ja 40 tonnin vaunuvaaka sekä Oriveden 40 tonnin vaunuvaaka.

Kuluneena vuotena hankituista työkaluista mainittakoon kolmen kaivukoneen, joista kaksi kotimaista valmistettua, hankinnat samoin kuin kahden hydraulisen nosturiauton ostot Englannista.

Rakennusten, radan ja laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset. Kivistä rakennettua asuntotaloa korottamalla saatiin Helsingissä käyttöön 1 huoneiston ja 6 yksittäistä käsittävät tilat, minkä lisäksi pääasiassa ullakotiloja hyväksikäyttäen on saatu muodostetuksi yksi huoneen ja keittiön käsittävä asunto ja 5 lisähuonetta suuriperheisten asuntojen yhteyteen. Rakennusten korjauksia on suoritettu ja mm. kahdesta vanhasta navettarakennuksesta on kunnostettu saunat pesuhuoneineen.

Helsingin asematalon tulipalossa 14. 6. tuhoutuneet rakennuksen ullakko-osat uusittiin ja saatiin vesikatto vuoden loppuun mennessä valmiiksi. Seinäjoen asemarakennuksen kellarikerrokseen kunnostettiin toimistohuoneet ja ullakolle lepo- ja virkamieshuoneet. Kymminlinnan laituritaloa samoin kuin tavarasuojia eri liikennepaikoilla laajennettiin ja Kotkan ja Vaasan tavarasuojoihin järjestettiin työhuoneet a.o. virkailijoille. Laajennus- tai korjaustöitä suoritettiin mm. Virasojan, Riihimäen ja Konnunsuon veturitalleissa sekä rata-autosuoja tehtiin Ouluun. Usealla liikennepaikalla suoritettiin sitä paitsi laitureiden uusimistöitä kuten esim. Lahdessa ja Haapamäellä, missä henkilölaiturit kestopäällystettiin.

Ratapiha-alueiden laitteiden uusimistöistä olivat merkityksellisimpiä Tampereelta vapautuneen kääntölavan asentaminen Tyrväälle, Pasilan, Peipohjan ja Lahden kääntölavan uusiminen sekä Pasilassa olevan väestösuojan kunnostaminen öljyvarastoksi.

Asema- ja kuormausalueiden kunnostamistöistä olivat Lahden asematori- ja katualueen päällystämisen, polttoainevaraston siirto Vaalassa sekä Kontiomäen, Pyhäsalmen, Vuokatin, Suosaaren ja Kuivaniemen kuormaus- ja purkausalueilla suoritettut työt mainittavimmat.

Tehdyn oston perusteella liitettiin Rauman rata ja tästä erkaneva Kauttuan haararata 1. 7. valtionrautateiden rataverkostoon, jolloin pääraidepituus lisääntyi n. 62 km:llä.

Vuoden kuluessa suoritettiin ratapihalajennustöitä mm. Tampereella, Nokialla, Siurossa, Turussa, Seinäjoella, Kokkolassa, Virasojalla, Iisvedellä, Kuopiossa ja Oulussa. Hovinsaaren, Hillon ja Hangon satamaraiteistojen laajennus- ja järjestelytöitä samoin kuin Kouvolassa Savonradan lähtökohdan siirtämiseksi aloitettuja valmisteluja jatkettiin työttömyystöinä.

Kaksoisraiteen kiskotus Lahden—Uudenkylän välillä saatiin keväällä loppuunsuoritetuksi, niin että raide 1. 6. voitiin avata yleiselle liikenteelle. Samoin saatiin kaksoisraide Lahden—Herralan välillä, Hakoajan siltaa lukuunottamatta, kiskotetuksi ja sorastetuksi. Herralan—Riihimäen samoin kuin Hämeenlinnan—Parolan ja Lempäälän—Toijalan välillä suoritettiin pengerrys- ja leikkaustöitä sekä rumpujen jatkamisia. Tampereen (Hatanpään)—Messukylän välillä työmaalla voitiin kaksoisraidetta jo osittain kiskottaa.

Pieksämäen—Haapamäen välisen rataosan kestävämmäksi kuluneen 33.48 kg/m kiskotuksen uusiminen 43.567 kg/m kiskotukseksi aloitettiin Pieksämäeltä ja saatiin syksyyn mennessä suoritetuksi Savonlinnaan saakka. Edellisenä vuonna Iisalmen—Kontiomäen välillä aloitettua 22.343 kg/m kiskotuksen vaihtoa 30 kg/m kiskotukseen jatkettiin Kontiomäen—Kajaanin ja Soinlahden—Kainuunmäen välillä ja saatiin uusituksi yht. 37.5 km raidetta. Mai-

nitunlainen vaihto aloitettiin myös Kontiomäeltä Nurmeksen suuntaan. Kun vielä Lappeenrannan—Virasejan välillä 30 kg/m kiskotusta vaihdettiin 43.567 kg/m ratakiskoiksi 19.5 km:n pituudelta, oli vuoden kuluessa uusittu, kiskonpainon samalla vaihtuessa lähinnä raskaampaan, yhteensä n. 98 km pääräidettä.

Turvalaitteet. Kertomusvuoden aikana rakennettiin turvalaitokset Varpasiin ja Kouraan keskitetyin pääraidevaihtein sekä Orivedelle, Parkanoon ja Suolahden uudelle ratapihalle. Mainittavia turvalaitosten uudistus- ja täydennystöitä loppuunsaoritettiin 22 liikennepaikalla. Uudet varmistuslukkolukituslaitteet valmistuivat 16 liikennepaikalle, minkä lisäksi 7 liikennepaikalla ko. laitteita täydennettiin. Valtakunnan rajalle Vainikkalaan, Imatralle ja Parikkalaan asennettiin rajapuomit, joista kahdet ensiksi mainitut varustettiin sähkövalolla.

Turkuun, Hintooraan, Virkkalaan ja Kausalan itäiselle ylikäytävälle rakennettiin sähkövalaistuksella varustetut tiepuomilaitokset. Sitäpaitsi rakennettiin täysin itsetoiminen sähkökäyttöinen valo- ja äänivaroituslaitos Karhulaan ja samanlainen mutta vain puolittain itsetoiminen laitos Haminaan Lepikön ylikäytävälle.

Puutarhat ja istutukset. Runsaanlaisia kevätke-sän sateita seurasi harvinaisen kuiva ja kolea keskikesä yölämpötilan pysytellessä yleensä + 10° alapuolella ja hallaöiden jatkuessa jopa heinäkuun alkupuolelle. Tästä luonnollisesti aiheutui varsin tuntuva haittaa kukkaistutusten kehittymiselle.

Keskustaimistossa kasvatettiin tänäkin vuonna se kasvimateriaali, joka tarvittiin rataverkostolla varustamistoin tosin avustaessa sijoitusratajaksonsa osalta. Hyötykasvien osalta ei omenapuiden taimien kysyntää voitu täysin tyydyttää ja alituotantoa oli havaittavissa myös aitataimiin nähden. Paitsi istutustoiminnan laajeneminen, on edelliseen ollut syynä myös keskustaimiston rajoitetut mahdollisuudet kasvumaa-alan vähyyden takia.

Uusien asemapuistojen ja istutusten perustaminen nimenomaan pohjois- ja koillisosissa rataverkkoamme oli tunnusomaista kuluneelle toimintakaudelle. Uusia puistoja tehtiin tai entisiä kunnostettiin yhteensä 68 027 m², josta on istutus-alaa ja nurmea 54 592 m².

Nuppulinna ja Nokelan (Oulu) taimistojen perustamistöitä jatkettiin ja kuluneena kesänä voitiin istuttaa ensimmäiset taimet taimistokasvatusta varten.

Ylijäämätuotteiden bruttomyynti kohosi 827 927 mk:aan, jossa edellisen vuoden myyntiin verrattuna on lisäystä 24.8 %.

Ratateknillisen toimiston työt.

Sillanrakennusjaoston toimesta on vuoden 1950 aikana valvottu ja tarkastettu terässilltain valmistusta tehtaalla ja paikoilleen asennusta silta-paikalla seuraavasti:

Ranskasta tilattiin vuonna 1949 18 terässilltaa yhteispainoltaan 1 890 tonnia. Näiden silltain valmistaminen aloitettiin jo vuoden 1949 puolella, ja ne valmistuivat vuoden 1950 kuluessa. Sillanrakennusjaostosta oli insinööri valvomassa silltain valmistusta sikäläisillä tehtailla. Viimeinen 60 m:n teräsjänne vastaanotettiin Daydén tehtaalla Creil:ssa marraskuun alussa. Kaikki Ranskasta tilatut sillat saapuivat Suomeen vuoden kuluessa.

Englannista tilattu Ounaskosken silta, kokonaispainoltaan 1 900 tonnia, valmistui Cleveland Bridge & Co:n tehtaalla Darlingtonissa. Sillanrakennusjaostosta oli insinööri 6 kk:n ajan sillan vastaanottajana Englannissa. Sillan osat saapuivat kaikki maahan vuoden loppuun mennessä.

Wärsilä-yhtymän Kone ja Sillan tehtaalla valmistui vuoden aikana Rovaniemen—Kellovälän radalle 3 I-palkeista tehtyä ylikulkusiltaa. Yhtymän tehtaalla valmistettiin Kemijärven pääväylän ja Kiehimän silltain teräsosia. Kemijärven sillan pääväylän ja Ounaskosken silltain paikoilleen asennus alkoi kesällä.

A. Ahlström Osakeyhtiön tehtaalla Varkaudessa koottiin Ranskasta osina tullut 21 m:n levysilta. Tehdas valmisti Suutarinkorvan sillan osia ja aloitti tämän sekä Ranskasta osina tulleen Jämsänjoen 48 m:n sillan paikoilleen asentamisen marraskuussa.

Vuoden aikana valmistuneista teräsbetonisilloista, joiden teknillistä suoritusta on jaoston puolesta valvottu, mainittakoon Kemijärven aseman ja Kemijärven Särkikankaan ylikulkusillat, Kuusamontien ylikulkusilta Oulussa, Nokian alikulkusilta kahden raiteen osalta, Hakojoen silta toista raidetta varten Riihimäen—Lahden välillä. Niinikään valmistuivat Viinikanjoen—Jokikadun sillan perustukset, maatuot ja pilarit. Varatyövoilla aloitettiin useita yli- ja alikulkusiltoja, jotka ehtivät osittain perustamisvaiheeseen, osittain saatiin maatuot ja telinetyöt valmiiksi. Näistä silloista mainittakoon Nokia O/Y:n raiteen tunnelisillat, Imatran ylikulkusilta, Simolan tien alikulkusilta Lappeenrannassa, Kannuksen alikulkusilta, Kymin ylikulkusilta ja Valkeakosken ylikulkusilta.

Veturinkäntölavoja, joiden valmistusta ja paikoilleen asennusta on jaoston puolelta valvottu, valmistui lopullisesti vuoden aikana ja otettiin käyttöön Pasilaan ja Tampereelle 22 m:n, Toijalaan, Peipohjaan ja Lahteen 20 m:n sekä Tyrväälle 18 m:n käntölavat.

Erilaisia töitä varten on sillanrakennusjaostossa tehty alustavia ehdotuksia ja lopullisia rakennepiirustuksia 116 työhön yhteensä 229 piirustusta. Siltojen rakennepiirustusten lisäksi on tehty piirustuksia huonerakenteisiin ja sekalaisiin rakenteisiin, kuten vaunuvaa'an perustuksiin, käntölavoihin yms.

Sillanrakennusjaosto on tarkastanut ja antanut lausuntoja aloitteista ja anomuksista, jotka ovat koskeneet yksityisten toimesta rakennettavia siltoja, laiturirakenteita, putkijohtoristeilyjä, sähköjohtoristeilyjä, huonerakenteita, kuormauskatoksia, traverssiratoja ym. Hyvinkään konepajan suunnittelu- ja tarkastustyössä on ollut melkein jatkuvasti 1 insinööri.

Belgiassa on ollut kiskojen vastaanottajana sillanrakennusjaostosta insinööri 6 kk:n ajan. Vuok-senniskan tehtaalla Imatralla on toiminut kiskojen vastaanottajana insinööri 2 ½ kk:n ajan. Kaapelikourujen sekä johtokanavien sivu- ja pohjalaattojen vastaanotto hankkijain tehtaalla on edelleen hoidettu sillanrakennusjaoston toimesta.

Kesän 1950 aikana suoritettiin silltain päätarkastukset rataosilla Varkaus—Joensuu, Viinijärvi—Outokumpu, Kaurila—Joensuu—Kontiomäki—Oulu ja Kontiomäki—Hyrynsalmi sekä Peipohja—Rauma.

Ratapihajaostossa käsiteltiin kertomusvuoden aikana yhteensä 901 diariota merkittäviä asiaa.

Käsiteltävänä olleista asioista oli 162 ratapihakysymyksiä, jotka koskivat sekä suurien että pienten ratapihojen ja liikennepaikkojen laajentamista.

Yksityisten ja kuntien raideanomuksia käsiteltiin 89 ja valtion muiden laitosten raideanomuksia 6.

Asemakaavojen ja asemakaavakysymysten lukumäärä oli 22 ja katuja sekä teitä koskevia asioita taas oli 49.

Pakkolunastus- ja maanvaihtoasioita oli 75 ja aluevuokrakysymyksiä 45. Jälkimmäisiin oli useimmissa tapauksissa kytketty rakennuslupa-anomuksia.

Rakennusasioita oli 101, vesi- ja viemärijohtoja koskevia kysymyksiä 61, rataa ja vaihteisiin kohdistuvia kysymyksiä 43, siltojen ja rumpujen sijoituksia 24, halko-, kuormaus- ja henkilölaiturien sijoituksia 22 ja lopuksi 189 kaasun, lämpö-, sähkövalon ja voimajohto- ym. sen tapaisia asioita koskevaa kysymystä.

Sitä paitsi on laadittu joukko yleisluontoisia piirustuksia, karttoja ja taulukoita, suoritettu karttojen ja piirustusten suurennoja, pienennyksiä ja jäljentämistä, ratapihakarttojen täydennyksiä ja uudestaan piirtämistä yms.

Huonerakennusjaostossa on vuoden 1950 aikana laadittu 361 pääpiirustusta ja 225 erikoispiirustusta. Vanhojen normaalipiirustusten mukaan on rakennettu pääasiallisesti sekä puisia että kivisiä asuntorakennuksia, ulkokuoneita, veturitalleja, vesitorneja, pumppuhuoneita, tavarasuojia, varastovajvoja, useita huoltorakennuksia sekä halkotyöläisille että varikoille, autovajvoja, kellareita, saunoja ja vahtikojuja ym. Vanhoille rakennuksille on tehty 89 muutospirustusta.

Uudisrakennukset koskivat pääasiallisesti asemajalaiturialoja, suurehkoja kivisiä asuinrakennuksia, ulkokuoneita, saunoja, tavarasuojia, veturitalleja, vesitorneja, korjauspajvoja, autosuojia, varastorakennuksia sekä monia huoltorakennuksia. Yhteensä on v. 1950 työn alla ollut 721 huonetta ja 218 keittiötä.

Tämän lisäksi on huoneenrakennusjaostossa laadittu 166 ehdotusta tulevia rakennuksia varten, joista huomattavimmat olivat: Kemijärven, Suolahden, Rovaniemen ja Hangon asematalot, asuinrakennuksia kivistä Tampereelle, Kuopioon, Jyväskylään, Savonlinnaan, Joensuuhun, Iisalmeen, Kouvolaan ja Kontiomäelle ym. sekä useita uudisrakennuksia Hyvinkään keskuskonepajaa ja Hankasalmen sahaa varten.

Turvallitejaostossa laadittiin 62 turvalaitoksen ja 11 tienristeyksen uudistus- ja täydennys-suunnitelmat, minkä lisäksi käsiteltiin 47 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erikoisesti mainittakoon seuraavia turvalaitoksia koskevat suunnitelmat:

Linjasuojastuksen uudelleenrakentaminen rataosalla Pasila—Oulunkylä siihen liittyvine asetinlaitteineen (Pasilan asetinlaite V ja Oulunkylän asetinlaite I), Leppävaaran releasetinlaite (koelaitos), Turku (asetinlaite I ja järjestelyopastimet), Suinula, Kakkola (asetinlaite II), Oulu (asetinlaite III), Rovaniemi (uuden ratapihan turvalaitossuunnitelmat), Kaitjärvi, Vuohijärvi ja Siikamäki.

Ylikäytävien turvaamista koskevia tiepuomi- ja vaaritusopastinlaitoksia suunniteltiin useille liikennepaikoille.

Turvalaitosten käyttöä varten laadittiin 47 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, joista 16 varmistuslukolaitoksia ja 7 tiepuomi- tai valonäinvaroitustalaitoksia varten.

Jaosto valvoi kaikkien turvalaitetöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 92 erikoispiirustusta sekä tarpeellisia asetinlaitekilpiirustuksia 228.

Uusia yleisiä rakennepiirustuksia valmistui 28.

Kampiasetinlaitteiden viime vuosien aikana valmistuilla olleet omat rakennepiirustukset (51) saatiin valmiiksi. Tähän mennessä oli ko. asetinlaitemuodon ainoa hankkija ollut Wärtsilä-yhtymän Pietarsaaren konepaja. Useilta kotimaisilta konepajoilta pyydettyjen ja saatujen tarjousten perusteella päätettiin nyt tilata 15 asetinlaitetta Teijon Tehtailta ja 5 Wärtsilä-yhtymä O/Y:n Pietarsaaren konepajalta.

Sitä paitsi jaosto huolehti asetinlaitekonetojen ja tärkeimpien erikoistarvikkeiden tilaamisesta työpajoille ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta.

Asetuksen n:o 820, 25/11 -48 ja Käskylehden n:o 19/50. 2 määräysten johdosta uusittiin kertomusvuoden kuluessa 145 tarkastuksissa hyljättyä AGA-säiliötä AKB-15. Näistä hyväksyttiin tarkastuksessa 23 edellyttäen että AGA-massa kokonaisuudessaan uusitaan, jonka johdosta nämä säiliöt lähetettiin Ruotsiin uudella massalla varustettaviksi.

Geoteknillisessä jaostossa on vuonna 1950 käsitelty samanlaisia kysymyksiä kuin aikaisempinakin vuosina.

Siltapaikkojen tutkimukset ovat koskeneet etupäässä suunniteltujen siltojen ja rumpujen sekä pienemmässä määrin vanhojen siltojen perustussuhteita, joissa viimeksimainituissa silloissa on tarkistusmittauksissa huomattu heikkouden merkkejä tahi on ollut suunnitteilla uomien syvennyksiä.

Uusilla siltapaikoilla suoritetuista tutkimuksista mainittakoon 8 uuden sillan perustustutkimukset rakenteilla olevalla ratalinjalla Joensuu—Ilomantsi sekä 3 uuden sillan tutkimukset ratalinjalla Juankoski—Siilinjärvi. Lisätutkimuksia suoritettiin Äänekosken rautatiesillan paikalla. Riihimäen—Hikiän sekä Harvialan—Hämeenlinnan rataosilla tutkittiin uudisrakennustöiden takia pidennettäviä rumpuja. Tarkistusmittauksista johtuvia tutkimustöitä tehtiin seuraavilla rataosilla olevilla siltapaikoilla: Järvelä—Tennilä, Närpiö—Kaskinen, Koura—Seinäjäoki sekä Raisio—Nousiainen. Korian ja Harjun välillä tutkittiin uusi rumpupaikka.

Suuri osa tutkimuksia tehtiin uusien, suunniteltujen yli- ja alikulkusiltojen paikoilla. Niinpä tutkittiin Juankosken—Siilinjärven linjalla 5 uuden ylikulkusillan sekä 2 alikulkusillan perustussuhteet ja Joensuun—Ilomantsin linjalla 2 ylikulku- ja 1 alikulkusiltaa. Uusien ylikulkusiltojen takia suoritettiin niin ikään perustustutkimuksia rataosalla Myllykoski—Inkeroinen sekä Eväjärven ja Kummun liikennepaikoilla. Karjaalla, Myllykoskella, Kajaanissa, Hangossa sekä Kouvolaan tutkittiin taas uusia alikulkusiltapaikkoja. Vanhoissa ali- ja ylikulkusilloissa, joissa oli huomattu heikkoutta ja liikkumista, tehtiin geoteknillisiä tutkimuksia Tennilän ja Herralan sekä Kainaston ja Teuvan liikennepaikkojen välillä. Pieksänjärven suunnitellun laskun vuoksi suoritettiin sen vaikutuksen selville saamiseksi tutkimuksia Pieksämäen ylikulkusillassa, kolmella läheisyydessä olevalla siltapaikalla sekä Pieksämäen ratapihan rumpupaikoilla. Honganjoan siltapaikalla (Sotkia—Kylmäkoski) järjestettiin pohjavesihavaintoja, jotta saataisiin selville, missä määrin mainitun laskuajan syventäminen vaarantaa sillan paaluperustusta.

Tärkeä osa tutkimuksia on koskenut eri liikennepaikoille suunniteltujen rakennusten paikkoja. Siinä tarkoituksessa tutkittiin perustussuhteita uuden rautolarakennuksen paikalla Joensuussa, huoltorakennusten paikoilla Riihimäellä, Turussa, Virasojalla, Kouvolaan sekä Pieksämäellä. Suolahden uudella ratapihalla suoritettiin pohjatutkimuksia asematalon ja tavaramakasiinin paikoilla. Leppävaarassa tutkittiin samaten uuden asematalon ja asuinrakennuksen paikat. Toijalassa, Lyyssä ja Pieksämäellä tutkittiin uuden vesitornin paikka, Riihimäellä uuden junatoimistorakennuksen ja Köykkärissä laiturirakennuksen paikat sekä Virasojalla savupiipun perustussuhteita. Hatanpään ratapihalla, Tampereesta etelään, tehtiin perustustutkimuksia suunnitellun suuremman tavaramakasiinin kohdalle.

Uusien veturitallien ja kääntölavojen rakentamisen vuoksi suoritettiin tutkimuksia Joensuussa ja Jämsässä sekä veturitallin laajennusten takia Pasilassa ja Kouvolaan. Pasilassa oli tutkimustemme kohteena myöskin uuden asetinlaiterakennuksen paikka. Vainikkalan ratapihalla tutkittiin vaunuvaa'an vaihtoehtoisia paikkoja.

Ratavetureiden vakavuutta koskevista tutkimuksista mainittakoon ensi sijassa tutkimukset Haminan vyörymäpaikalla sekä Tampereella Hatanpään vyörymille alttiilla ratapiha-alueella.

Rautatierakennusosastolle on suoritettu geoteknillisiä tutkimuksia Joensuun—Koveron ratalinjalla paalujen 416—478 ja 976—1010 välillä sekä Juankosken—Siilinjärven linjalla paalujen 1048—1064 välillä. Hankasalmen sahalla suoritettiin tutkimus uutta sivuraidetta varten. Ratapenkereiden suunnitellun korottamisen johdosta tutkittiin perustussuhteita Tehtaan-suolla Tohmajärven ja Onkamon välillä ja ehdotettiin penkereiden vahvistamista vakavuuspenkereillä. Viittamäellä tehtiin geoteknillisiä tutkimuksia, joiden avulla todettiin, että pitkien ratapölkkyjen vähentämiseen saatettiin ryhtyä. Lopuksi suoritettiin tutkimuksia myöskin Suinulan ratapihan eteläpäässä ja uusien, suunniteltujen sivuraiteiden varmentamiseksi määrättiin ylikuormitus.

Lisäksi on geoteknillinen jaosto kuluneena vuonna tutkinut soran laatua ja sen käyttökelpoisuutta ehdotetuilla soranottopaikoilla. Sellaisia tutkimuksia tehtiin Joensuun—Koveron radalla paalujen 1016—1064 välillä sekä Hyrynsalmen—Taivalkosken rautatierakennuksella paalun 400 kohdalla.

Pohjavesitutkimuksia suoritettiin Haukivuoren liikennepaikalla. Paltamossa järjestettiin koepumpauksia vedensaannin selvittämiseksi. Niin ikään tehtiin rakennuksissa, silloissa, rummuissa ym. esiintyvien painumien suuruutta ja jakaantumista koskevia havaintoja sekä tarpeellisia lisätutkimuksia. Näiden, osittain jo useita vuosikymmeniä jatkuneiden havaintojen käsittelyä ollaan parhaillaan suorittamassa loppuun.

Mainittakoon lopuksi, että jaoston laboratoriossa tutkittiin sepeliä ja soraa eri tarkoituksiin.

V. 1951.

Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla. Vaikkakin asuntotuotanto edelliseen vuoteen verrattuna jäi huomattavasti suppeammaksi, olivat saavutetut tulokset silti varsin merkittäviä. Niinpä Riihimäelle, Jyväskylään, Joensuuhun ja Kuopioon valmistuneiden 24 huoneiston kivitalojen lisäksi rakennet-

tiin puiset 4 huoneiston asuntotalot Kontiomäelle ja Haapamäelle sekä viimeksimainitulle liikennepaikalle samoin kuin Raahen yhdistetty asunnon ja toimiston käsittävä rakennus. Kun lisäksi ostettiin 1 huoneiston käsittävä rakennus Niinisalosta, saatiin vuoden kuluessa uusia asuntoja yhteensä 107. Asuntorakennuksia täydennettiin erilaisilla talousrakennuksilla rakentamalla mm. 4 saunaa ja navetta. Työväestöä varten rakennetuista lukuisista huoltotiloista olivat Kontiomäelle ja Tampereelle valmistuneet huoltorakennukset huomatuimmat. Raholan ja Melkkolan liikennepaikoille rakennettiin laituritalo, Pasilaan autotalli, Riihimäelle junatoimisto, Haapamäelle poliikkinikka, Pieksämäelle tavaratoimisto sekä Helsinkiin ja Malmille tavarasuojat. Mainittakoon tässä yhteydessä, että sotatoimissa tuhoutuneen Hangon asematalon rakennustyöt aloitettiin vuoden lopulla.

Ratapiha-alueiden koneistoa ja laitteita täydennettiin rakentamalla vesitorni Toijalaan sekä asentamalla vesiviskurit Tampereelle, Kouvolaan ja Lohjan kauppalaan.

Tehdyistä työkonehankinnoista olivat 2 kotimaista valmistettua olevan kaivukoneen ja 2 kivenmurskaajan ostot mainittavimmat.

Rakennusten, radan ja laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset. Kunnostamalla muussa käytössä olleita huonetiloja asuntotiloiksi tai jakamalla tarpeettoman suuria huoneistoja voitiin järjestää asunto 5 perheelle ja lisäksi 4 suuriperheelle lisähuoneita. Niinpä Vuoksen sataman entisestä asematalosta muodostettiin 3 asuinhuoneistoa. Rakennusten vuosikorjausten ohella suoritettiin myös erinäisiä uudistustöitä.

Tulipalon (14. 6. 50) aiheuttamat korjaustyöt Helsingin asematalossa saatiin päätökseen. Muutostöitä suoritettiin Turun, Tampereen ja Joensuun asemataloissa, laajennustöitä Savonlinnan juna- ja Iisalmen tavaratoimistossa sekä Haapamäen ja Mikkelin veturitalleissa. Kouvolaan kaasutehdas ja Kuopion tavarasataman toimistorakennus uusittiin. Eri liikennepaikoilla suoritetuista laiturien uusimistöistä oli Mikkelin henkilölaiturin siirtäminen, pidentäminen ja kestopäällysteellä varustaminen mainittavin. Asema- ja varastoalueiden kunnostamistöistä mainittakoon Viinijärven asemalle johtavan tulotien rakentaminen sekä Kontiomäen, Kristiinankaupungin ja Kemian polttoainevarastoalueilla suoritettut työt. Lappeenrannasta vapautunut 18 m kääntölava asennettiin Varkauteen, minkä lisäksi Turun ja Mäntyluodon kääntölatavat uusittiin.

Radan oikaisemiseksi Pyyn ja Kemian liikennepaikojen välillä pääasiassa työttömyysvarojen turvin jo usean vuoden ajan käynnissä olleet työt saatiin vuoden alkupuolella päätökseen ja uusi pääraide voitiin 6. 6. avata liikenteelle.

Lukuisilla eri liikennepaikoilla käynnissä olleista ratapihalajennus- ja raidejärjestelyistä mainittakoon Tampereella, Tuirassa, Seinäjoella, Helsingissä, Laurilassa sekä Kemian Karihaarassa suoritettut työt. Savonradan lähtökohdan siirtämissuunnitelman edellyttämiä töitä Kouvolaan jatkettiin työttömyystöinä kuten edellisenäkin vuonna.

Tampereen ja Messukylän välille rakenteilla ollut kaksoisraide saatiin vuoden loppuun mennessä kiskotetuksi ja sorastetuksi. Hämeenlinnan—Lempäälän ja Herralan—Riihimäen kaksoisraidetyömaille jatkettiin pengerrys- ja leikkaustöitä. Kertomusvuonna

avattuna Kouvolan—Inkeröiden kaksoisraidetyömaalla suoritettiin vain erinäisiä alustavia töitä.

Erällä raskasliikenteisimmällä rataosilla tullaan lähivuosina kiskotus vaihtamaan 59.740 kg/m kiskoihin, jotka kansainvälisestikin kuuluvat raskaimpiin kiskotyypppeihin. Katsausvuoden aikana tätä kiskomateriaalia onnistuttiin tuomaan maahan niin paljon, että Pasilan—Keravan rataosan molemmat pääraiteet, vaihteita lukuunottamatta, saatiin uusituiksi. Pieksämäen—Haapamäen rataosan 33.48 kg/m kiskotuksen vaihtamista 43.567 kg/m kiskotukseksi suoritettiin Sauvamäestä pari kilometriä Jyväskylän länsipuolelle eli 53.5 km:n matkalla. Parolan—Kuurilan välillä uusittiin kiskotusta 16.5 km kiskonpaineon pysyessä muuttumattomana. Rataosan Iisalmen—Kontiomäki 22.343 kg/m kiskotuksen vaihto 30 kg/m kiskotukseksi saatiin päätökseen Kainuunmäen—Kuluntalahden välisen 60 km:n pituisen rataosan kiskotuksen tultua uusituksi. Rataosilla Tähtellä—Karjaa ja Lauritsala—Virasjoja (Imatra) vaihdettiin 30 kg/m kiskotusta 43.567 kg/m kiskotukseksi yht. 43 km ja voitiin viimeksimainitulta rataosalta vapautuneita kiskoja niiden verrattain vähäisestä kuluneisuudesta johtuen käyttää uudelleen pääraiteeseen Laurilan—Tornion ja Tornion—Isokylän rataosien kuluneen kiskotuksen vahvistamiseksi. Kertomusvuonna uusittiin pääraidekiskotusta yht. 220 km. Radan sepelöintiä suoritettiin paitsi Keravan—Jokelan välillä myös, joskin vähäisemmässä määrin, Kouvolan—Inkeröiden ja Turun—Karjaan rataosilla.

Turvallitteet. Kertomusvuonna valmistuivat ja otettiin käytäntöön Piikkiön, Suinulan, Inhan, Selänpään, Mynttilän, Lamminmäen ja Siikamäen turvalaitokset. Mainittavia turvalaitosten täydennys- ja uudistustöitä suoritettiin mm. Haukivuorella ja Ähtärissä keskitytyin pääraidevaihtein sekä Lahdessa, Kouvolassa, Mikkeliissä, Turussa ja Tampereella. Uudet varmistuslukkolaitteet valmistuivat 19 liikennepaikalle, jotapaitsi vastaavia laitoksia 4 liikennepaikalla täydennettiin. Maantieliikenteen turvaamiseksi rakennettiin sähkövalaistuksella varustetut tiepuomilaitokset Haukiputaalle ja Saksalankadun ylikäytävälle Mikkeliin, sekä puolittain itsetoiminen valo- ja äänivaroituslaitos Kauklahteen, Kyröön ja Ähtäriin. Opastinlaitteiden osalta mainittakoon ensimmäisen kiinteän jarrujenkoetteluopastimen asentaminen rataverkostoomme nim. Pasilan tavararata-pihalle.

Puutarhat ja istutukset. Sääsuhteet kuluneena kasvukautena olivat jotakuinkin epäedulliset. Runsaslumista ja pitkää talvea seurannut kolea alkukesä myöhästyi mm. hedelmäpuiden kukintaa parilla viikolla. Vasta elo—syyskuun vaihteessa sää lämpeni ja saatiin sadetta. Kuitenkin jo miltei samoihin aikoihin sattui maan pohjoisosissa voimakkaita halloja. Sensijään lauha ja lumeton syysy teki puistotöiden suorittamisen mahdolliseksi aina vuoden lopulle saakka.

Istuksia vailla olevien liikennepaikkojen luku väheni toimintavuonna 31:llä, minkä lisäksi kaikissa puutarhapiireissä suoritettiin asuntotalojen pihojen ja puutarhojen kunnostamisia. Uusien tai kunnostettujen puistojen yhteispinta-ala oli 119 384 m², joka edelliseen vuoteen verrattuna merkitsee n. 75 % lisäystä.

Keskustaimistosta sekä Kuopion ja Oulun (Noke-lan) varataimistoista suoritettu ylijäämätuotteiden

bruttomyynti kohosi kertomusvuonna 1 471 038 markkaan ylittäen edellisen vuoden myynnin 77.7 %:lla.

Ratateknillisen toimiston työt.

Sillanrakennusjaoston toimesta on vuoden 1951 aikana valvottu ja tarkastettu teräsiltojen valmistusta tehtaalla ja paikoilleen asennusta silta-paikalla seuraavasti:

Wärtsilä-yhtymän Kone ja Sillan tehtaalla valmistuivat Hatanpään—Messukylän yhdysraiteella Jokikadun—Viinikanojan sillat, 4 kpl. 21.8 m:n leveysiltoja. Levysilloista asennettiin 2 paikoilleen tammi-kuussa ja 2 heinäkuussa. Saman toiminimen puolesta valmistettiin lopullisesti ja asennettiin paikoilleen Kemijärven pääväylän jatkuva ristikkosilta 70 + 84 + 84 + 70 m. Englannista tilattu Ounaskosken yhdistetty rautatie- ja maantiesilta (teräspaino 1 900 ton, jänteiden yhteenlaskettu pituus 384.72 m) asennettiin paikoilleen ja avattiin liikenteelle toukokuun alussa. Niin ikään Wärtsilä-yhtymän toimesta asennettiin paikoilleen Ranskasta tulleet Raudanjoen, Norvionväylän ja Koivuväylän 60 m:n ristikkosillat. Yhtymän tehtaalla valmistuivat Rovaniemen—Kemijärven rataosalle Misijoen ja Vikajoki I:n 32.73 m:n ristikkosillat ja Suolahden—Haapajärven rautatierakennukselle Kuonanjoen 16 m:n leveysilta, Kiehimänjoen 84 m:n ristikkosillan paikoilleen asennus aloitettiin syksyllä.

A. Ahlström Osakeyhtiön toimesta saatiin edellisenä vuotena aloitetut Jämsänjoen 48 m:n silta Oriveden—Jämsän radalle sekä Rovaniemellä Suutarinkorvan sillat (jm 35 + 70 + 70 + 70 + 30 m) valmiiksi. Saman toiminimen puolesta asennettiin paikoilleen Raumonjoen 35 m:n, Kaakamonjoen 35 + 35 m:n ja Tengeliönjoen 45 + 45 + 21 m:n Ranskasta tilatut sillat.

Oy Teljän Tehtaat valmisti konepajallaan ja asensi paikoilleen Hyvinkään—Hangon radalle Vantaanjoen 23 m:n ja Kemijärvelle 21 m:n leveysillat.

Pasilan konepajan toimesta asennettiin vuoden aikana Turkuun 22 m:n ja Mäntyluotoon 20 m:n kääntölava.

Vuoden 1951 aikana valmistuneista teräsbetonsilloista, joiden rakentamista on jaoston puolesta valvottu, mainittakoon Hakojoen oikean raiteen 11 m:n laattapalkkisilta, Oulaisten, Kajaanin ja Lappeenrannan alikulkusillat, Nokian alikulkusillan levitys sekä Salon, Kymin ja Imatran ylikulkusillat. Niin ikään on jaoston puolesta valvottu Eväjärven ylikulkusillan ja Äänekosken rautatiesillan betoni- ja teräsbetonitöiden tekniillistä suoritusta. Edellämäinnettujen lisäksi on Oulun—Kemin ja Kouvolan—Pieksämäen rataosilla uusittu teräsbetonikantisiksi noin 20 pientä siltaa.

Erilaisia töitä varten on sillanrakennusjaostossa tehty alustavia ehdotuksia ja lopullisia rakennepiirustuksia 103:een työhön yhteensä 205 piirustusta. Paitsi erilaisten siltojen piirustuksia on jaostossa laadittu rakennepiirustuksia huonerakennuksiin.

Sillanrakennusjaosto on tarkastanut ja antanut lausuntoja erilaisista aloitteista ja anomuksista, jotka ovat koskeneet yksityisten toimesta rautatien alueelle rakennettavia laitteita. Niistä mainittakoon putki-johtoristeilyt ja sähköjohtoristeilyt.

Hyvinkään konepajan suunnittelu- ja tarkastustyössä oli jatkuvasti 1 insinööri kesäkuun alkuun, jolloin hän siirtyi kokonaan hoitamaan Hyvinkään

konepajan rakennustoimiston tehtäviä. Belgiassa on ollut kiskojen vastaanottajana insinööri 8 kk:n ajan sekä Imatralla Vuoksenkannan tehtaalla insinööri noin 2 kk:n ajan. Valonheittimistöjen sekä kaapelikourujen ja johtokanavien laattojen vastaanotto tehtaalla on niin ikään edelleen hoidettu sillanrakennusjaoston toimesta.

Ratapihajaostossa käsiteltiin kertomusvuoden aikana yhteensä 1061 diariota merkittäviä asioita.

Käsiteltävinä olleista asioista oli 188 ratapihakysymyksiä, jotka koskivat sekä suurien että pienien ratapihojen ja liikennepaikkojen laajentamista.

Yksityisten ja kuntien raideanomuksia käsiteltiin 109.

Asemakaavojen ja asemakaavakysymysten lukumäärä oli 41 ja katuja sekä teitä koskevia asioita 65. Pakkolunastus- ja maanvaihtoasioita oli 110 ja alueenvuokrakysymyksiä 33. Jälkimmäisiin oli useimmissa tapauksissa kytketty rakennuslupa-anomuksia.

Rakennusasioita oli 129, vesi- ja viemärihoitoja koskevia kysymyksiä 70, rataa ja vaihteisiin kohdistuvia kysymyksiä 72, siltojen ja rumpujen sijoituksia 26, halko-, kuorma- ja henkilöalaturien sijoituksia 32 ja lopuksi 186 kaasun, lämpö-, sähkövalo- ja voimajohto- ym. sen tapaisia asioita koskevaa kysymystä.

Sitä paitsi on laadittu joukko yleisluontoisia piirustuksia, karttoja ja taulukoita, suoritettu karttojen ja piirustusten suurennuksia, pienennyksiä ja jäljentämistä, ratapihakarttojen täydennyksiä ja uudestaan piirtämistä yms.

Huonerakennusjaostossa on vuoden 1951 aikana laadittu 240 pääpiirustusta ja 270 erikoispiirustusta. Vanhojen normaalipiirustusten mukaan on rakennettu pääasiallisesti sekä puisia että kivisiä asuntotaloja, ulkokuoneita, veturitalleja, vesitorneja, pumppuhuoneita, tavarasuojia, varastovajoja, useita huoltorakennuksia sekä halkotyöläisille että varikoille, autovajoja, kellareita, saunoja ja vahtikokuja ym. Vanhoille rakennuksille on tehty 88 muutospirustusta. Uudisrakennukset koskivat pääasiallisesti asema- ja laituritaloja, suurehkoja kivisiä asuinrakennuksia, ulkokuoneita, saunoja, tavarasuojia, veturitalleja, vesitorneja, korjauspajoja, autosuojia, varastorakennuksia sekä useita huoltorakennuksia. Yhteensä on v. 1951 työn alla ollut n. 200 huonetta ja 95 keittiötä sekä 115 yöpymis- ja yksityishuonetta liikennetarkoituksiin. Tämän lisäksi on huoneenrakennusjaostossa laadittu 309 ehdotusta tulevia rakennuksia varten, joista huomattavimmat ovat Kemijärven ja Rovaniemen asematalot, asuinrakennuksia Tampereelle, Jyväskylään, Joensuuhun, Iisalmeen, Kouvolaan ja Kontiomäelle ym. sekä useita uudisrakennuksia Hyvinkään keskuskonepajaa ja Hanka-salmen sahaa varten.

Turvallitejaostossa laadittiin 99 turvallaitoksen, 24 tienristeyksen ja 3 kääntösillan uudistus- ja täydennyssuunnitelmat, minkä lisäksi käsiteltiin 51 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erityisesti mainittakoon seuraavia turvallaitoksia koskevat suunnitelmat:

Helsinki (asetinlaitteet I ja IV), Korso, Leppäkoski, Kyrö, Tampere (kaksoisraide), Siuro, Rauma, Orivesi (pohjoispää), Pihlajavesi, Ähtäri, Töysä, Tuira, Rovaniemi (Suutarinkorvan silta), Kemijärvi, Herrala, Halla (yhteinen rautatie- ja maantiesilta), Selänpää, Hietanen ja Haukivuori.

Ylikäytävien turvaamista koskevia tiepuomi- ja varoituspastinlaitoksia suunniteltiin useille liikennepaikoille.

Turvallaitosten käyttöä varten laadittiin 38 asema-piirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, joista 19 varmistuslukkolaitoksia ja 3 tiepuomi- tai valo- ja äänivaroituslaitoksia varten.

Jaosto valvoi kaikkien turvallaitetöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 72 erikoispiirustusta sekä tarpeellisia asetinlaitetilapiirustuksia 252.

Uusia yleisiä rakennepiirustuksia valmistui 57.

Sitäpaitsi jaosto huolehti asetinlaitetekoneistojen ja tärkeimpien erikoistarvikkeiden tilaamisesta työpajoille ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta.

Geoteknillisen jaoston työt ja toimenpiteet olivat samanlaatuisia kuin aikaisempina vuosina.

Siltpaikkujen tutkimukset kohdistuivat miltei vain suunniteltujen siltojen ja rumpujen perustussuhteisiin ja ainoastaan muutamassa tapauksessa vanhoihin siltoihin, joissa siltojen tarkistussmittausten yhteydessä oli huomattu heikkouden merkkejä.

Uusilla siltpaikoilla suoritetuista tutkimuksista mainittakoon Palaavasalmen ja Nalkkisalmen siltpaikkujen pohjatutkimukset rakenteilla olevalla Suolahden—Haapajärven radalla sekä Äänekosken rautatiesiltaa varten suoritettut lisätutkimukset. Turun kaupungissa olevan Aurajoen sillan uusimista varten tutkittiin sekä vanhan sillan perustussuhteita että uusia vaihtoehtoisia suuntia. Vantaanjoen siltpaikalla, Pukinmäen laiturin eteläpuolella suoritettiin pohjatutkimuksia uuden ristikkosillan paalutuksen mitoittamista varten.

Uudella Murtomäen—Otanmäen rautatielinjalla tutkittiin kahden siltpaikan, Katajapuron sekä Syväjoen, pohjasuhteita. Vanhojen siltojen uusimista ja levittämistä varten suoritettiin kaksiraiteiseksi muutettavilla radoilla tutkimuksia Hakojoen siltpaikalla Herralan ja Okerösten välillä sekä Lempäälän aseman lähellä olevan Lempäälän kanavan siltpaikalla. Rataosalle Hirsilä—Korkeakoski suunniteltua rataoikaisua varten tutkittiin pohja- ja perustussuhteet Yrösjoen siltpaikalla. Rakenteilla olevalla Siilinjärven—Juankosken radalla suoritettiin tutkimuksia pl:n 1795 kohdalle ehdotetulla rumpupaikalla sekä Mommilan ja Lappilan liikennepaikkujen välillä, km:llä 92 + 717 m, kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä pidennettävää rumpua varten.

Ehdotettuja uusia yli- ja alikulkusiltoja varten suoritettiin pohjatutkimuksia Viialan ratapihalla ja Korson ratapihalla, joissa molemmissa tapauksissa oli kysymys alikulkusilloista sekä Äänekosken kauppalassa uuden ratalinjan yli vievää katusiltaa varten.

Uusien rakennusten pohja- ja perustussuhteita koskevista selvittelyistä mainittakoon pohjatutkimukset Inkeröisissä vesitorneja varten, Kummussa asemarakennusta sekä tavaramakasiinia varten, Virasojalla autotallia ja huoltorakennusta varten, Hatanpään ratapihalla, Tampereen eteläpuolella, junatoimistoa varten, Vainikkalassa vaunuvaakaa varten, Mäntyluodossa veturitallin kääntöpöytä varten sekä Pasi-lassa veturitallin laajentamista varten.

Tärkeän osan suoritetuista töistä ovat muodostaneet ratapenkereiden vakavuutta koskevat selvittelyt. Tällaisia tutkimuksia suoritettiin uudella Siilinjärven—Juankosken radalla, rakenteilla olevalla radalla Suolahti—Haapajärvi sekä uudella Murtomäen—

Otanmäen malmiradalla. Inkeröisissä tutkittiin Ky-mijoen rannalla sijaitsevan purkausraiteen ratapen-kereen vakavuutta ja Salmenkylässä ratapihan poh-jasuhteita suunniteltua ratapihan laajentamista sil-mällä pitäen.

Liikkalan ja Metsäkylän liikennepaikkojen välillä suoritettiin tutkimuksia suunniteltua rataoikaisua varten. Tämä työ kuuluu osana laajempaan, koko Inkeröisten—Haminan rataosa pohjasuhteita ja va-kavuustilannetta koskevaan selvittelyyn, joka on ai-heutunut ko. seudun huonoista pohjasuhteista sekä suunnitellusta ratapenkereen korottamisesta johtu-vasta seuraavan vuoden aikana. Turun tavarapihalla suoritettiin myös pohjatutkimuksia tavaramakasiinin laiturien ehdotettua pidentämistä silmällä pitäen.

Soraesiintymien selvittämiseksi on vuoden kuluessa suoritettu tutkimuksia erällä soranottoaikoilla. Täl-lainen soratutkimus suoritettiin Hietaman ehdote-tulla soranottoaikalla uudella Suolahden—Haapa-

järven radalla. Vanhalla Metsäkylän ja Reitkallin välillä sijaitsevalla ns. Suurjärven sorakuopalla su-oritettiin tutkimuksia vanhan soranottoaikan ympä-ristössä olevien soraesiintymien selvittämiseksi kysy-mykseen tulevaa lisäalueen lunastamista varten. Soraesiintymien inventoiminen, etenkin hienon ns. villeriaineksen määrän selvittämiseksi, on suoritettu Pirttikankaan sorakuopalla.

Pohjavesisuhteiden ja vedensaannin selvittelyt ovat olleet varsin laajojen tutkimusten kohteena. Pohja-vesitutkimuksia on suoritettu Peipohjalla, Jämsässä, Kauklahdessa, Kummussa, Haminassa, Oulussa, Jout-senossa sekä 13 liikennepaikalla 8. ratajaksoissa. Näi-den tutkimusten tulosten käsittely siirtyi osaksi seu-raavaan vuoteen.

Rakennusten, siltojen, rumpujen ja ratapenkereiden painumista on jatkuvasti tarkkailtu tarkkavaakituk-silla. Näistä havainnoista samoin kuin maakerrosten laskeutumisen yhteydessä olevista kysymyksistä on tehty selkoa vuonna 1951 julkaistussa tiedonannossa (Rautatiehallituksen geoteknillisen jaoston tiedotuk-sia n:o 3). Paraikaa on ratapenkereiden vakavuutta ja kantokykyä koskeva laajahko selvittely ja yhteen-veto käynnissä.

Lopuksi mainittakoon, että jaoston laboratoriossa on tutkittu sepeliä ja soraa eri tarkoituksiin.

III. Rautatierakennukset.

V. 1949.

Vuonna 1949 jatkettiin rautatierakennusosaston toimesta Suolahden—Haapajärven ja Oriveden—Jämsän rautateiden sekä Simpeleen—Parikkalan yh-dysradan rakentamista ja Pohjois-Suomen sodassa tuhouttujen ratojen korjaamista. Näiden lisäksi aloi-tettiin työttömyyden lieventämiseksi työt useita vuo-sia keskeytyneenä olleella Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennuksella sekä uusilla Joensuu—Koveron ja Siilinjärven—Juankosken rautatierakennuksilla joulukuun alussa. Simpeleen—Parikkalan yhdysradan rakennustyöt saatiin vuoden kuluessa päätetyiksi.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin eri rautatie-rakennuksilla ja muilla rautatierakennusosaston alai-silla työpaikoilla seuraavasti:

Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennus.

Tästä huhtikuun 20 päivänä 1934 annettuun lakiin rautatierakennuksista vuosina 1934—1938 sisältyvästä 153 km pituisesta radasta on valmistunut ja joulu-kuun 1 päivänä 1939 liitetty rataverkkoon 46 km pituinen rataosa Kontiomäki—Hyrnsalmi. Tämän lisäksi olivat radan pengerrystyöt sekä rummut ja siltamuurit pääasiassa valmistuneet Hyrnsalmen—Pesiökyän 28 km pituisella osalla, ja jossain mää-rin oli alusrakennetöitä tehty myös rataan liittyvällä 18 km pituisella Pesiökyän—Suomussalmen haara-radalla. Oltuaan useita vuosia keskeytyneinä aloi-tettiin työt viimeksi mainituilla rataosilla työttömyy-den lieventämiseksi myönnettyillä varoilla uudelleen vuoden 1949 lopulla, mutta töitä ei ajan lyhyiden vuoksi ennätetty kertomusvuoden aikana sanottavasti suorittaa.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1949 19 Pl.

V: 1	mk 4 000 000:—
Käytetty vuonna 1949	„ 989 757:—
Jäännös	mk 3 010 243:—

Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.

Tämä rata, jonka pituus on 171 km, oli päätetty rakennettavaksi huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938. Töitä, jotka oli aloitettu lokakuussa 1938, oli tämän radan ensimmäisen, Suolahden—Äänekosken välisen 7 km pituisen osan valmistuttua jatkettu varsin ra-joitetussa määrässä, mutta vuoden 1949 aikana saa-tiin työt tällä rautatierakennuksella lähinnä työttö-myyden lieventämiseksi myönnettyillä varoilla huomata-vassa laajuudessa jälleen käyntiin.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1948, 19 Pl.

I: 6/47	mk 7 180 760: 60
Myönnetty vuodelle 1949, 19 Pl.	

V: 1	„ 127 000 000:—
	mk 134 180 760: 60
Käytetty vuonna 1949	„ 133 552 945: 65
Jäännös	mk 627 814: 95

Suoritetut työt:

Pengerrystöitä suoritettiin rataosilla Äänekoski—Saarijärvi ja Pihtipudas—Haapajärvi. Raiteen pää-asiasa ennen valmistunut alusrakenne viimeisteltiin kiskotettavaan kuntoon välillä Haapajärvi—Kumiseva—Pitkäkankaan sora-mäki.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kulje-tettu vuonna 1949 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1949		Paljous vv. 1938—1949
	Paljous	Kustannus mk	
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	4 118 m ³	1 035 375: —	10 514.5 m ³
Siirretty maata ojista penkereisiin	8 393 »	2 465 406: —	32 685 »
» » » syrjään	2 825 »	645 992: —	7 593 »
» » » leikkauksista penkereisiin	80 892 »	36 158 020: —	271 108.5 »
» » » » syrjään	3 315 »	1 565 376: —	21 435 »
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	11 177 »	2 689 705: —	99 546 »
» » » » normaaliraiteen junilla	—	1 965 871: —	51 426 »
Louhittu kalliota leikkauksista	1 802 »	4 039 504: 75	13 110 »
Säretty isoja maakiviä	8 103 »	3 294 310: —	50 979.1 »
Tehty tuki- ja keilamuuria	1 728 »	1 368 171: —	2 375 »
» kivipäälystetty	83 m ²	56 008: —	2 426 m ²
» soraverhousta	280 »	11 294: —	24 809 »
» salaojaa	45 m	52 099: —	1 185 m
<i>Sorastus:</i>			
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	—	—	86 321 m ³

Rummut ja ratasillat. Rumpuja valmistui kaksi. Äänekosken $2 \times 13.3 + 4 \times 13.10 + 2 \times 4.0 + 35.4 + 6.2 + 35.4 + 2 \times 4 + 3 \times 14$ m jänteisen ratasillan pl 416 + 10 perustustyöt aloitettiin. Lahenajan 5 m v.a. sillan pl 8 280 + 15 listakivet muurattiin ja Tujuojan 4 m v.a. sillan pl 8 546 + 15 teräsbetonikansi valettiin.

Huonerakennukset. Äänekoskelle rakennettiin 4-perheen asuinrakennus, ulkokuonerakennus ja sauna. Väliaikaisia ruokalarakennuksia rakennettiin 6 kpl ja yhteismajoitusparakkeja 16 kpl, joista kuusi tehdasvalmisteisia, ulkokuonerakennuksineen ja saunoineen. Lisäksi rakennettiin konttorihenkilökuntaa, työnjohtoa ja perheellisiä, vakinaisia työntekijöitä varten laudoista sekä pystytettiin tehdasvalmisteisia parakkeja yhteensä 12 kpl.

Viestilaitteet. Äänekosken—Saarijärven välille asennettiin puhelinjohtopari.

Oriveden—Jämsän rautatierakennus.

Rata oli päätetty rakennettavaksi kesäkuun 3 päivänä 1938 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1939—1946. Sen pituus on 66 km, mihin sisältyvät 7 km pituinen Olkkolan satamarata ja 4 km pituinen Jämsänkosken tehdasrata. Vuonna 1949 jatkettiin marraskuussa 1938 aloitettuja töitä, ja valmistui radasta aikaisemmin liikenteelle avatun 27.4 km pituisen osan Orivesi—Länkipohja lisäksi 6.6 km pituinen rataosa Länkipohja—Eväjärvi siinä määrin, että se voitiin lokakuun 1 päivänä avata täydelliselle henkilö- ja tavaraliikenteelle.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1948, 19 Pl.	
I: 8	mk 5 986 487:—
Myönnetty vuodelle 1949, 19 Pl.	
I: 9	„ 250 000 000:—
Myönnetty lisää vuodelle 1949, 19 Pl. I: 9	„ 30 000 000:—
	mk 285 986 487:—
Käytetty vuonna 1949	„ 285 250 321: 80
Siirtyy vuodelle 1950	mk 736 165: 20

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Pengerrystöitä jatkettiin pääasiallisesti rataosalla Länkipohja—Jämsä, mutta osaksi myös Olkkolan satamaradalla ja rataosalla Jämsä—Jämsänkoski sekä Oriveden aseman veturitalli- ja ja asetteluraitteilla.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1949 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavalla sivulla olevan taulukon mukaisesti.

Pääallysrakenne. Pääraidetta naulattiin 30 kg/m kiskoilla 11 748 m. Eväjärven pysäkillä naulattiin tarvittavat sivuraiteet. Raidetta tuettiin ja oijottiin osittain valmiiksi rataosalla Länkipohja—Eväjärvi.

Aitaukset ja tiet. Maantiesiirtoja pl 1 355 + 15 (Länkipohja) ja pl 1 680 jatkettiin. Maantie-siirto pl 1 650, 410 m, valmistui ja luovutettiin tieviranomaisten hoitoon. Maantiesiirroilla pl 1 255 + 10 (Vilkkilä) ja pl 2 377 + 3 (Ala-Partala) voitiin tiet avata liikenteelle. Kylätiesiirtoa pl 2 517 + 16.85 jatkettiin.

Tasoristeilyjä tehtiin 8 kpl.

Huonerakennukset. Oriveden aseman veturitallin perustukset valettiin ja muuraustyöt suoritettiin osaksi. Länkipohjan liikennepaikalla valmistui pysäkki- ja 2-perheen asuinrakennus ulkokuonerakennuksineen. Eväjärven liikennepaikalla valmistuivat pysäkkirakennus, kaivo ja ulkokuoneet. Alhojärven liikennepaikalla valmistui 1-perheen asuinrakennuksen perustus. Jämsän asemalla valmistuivat 3-perheen asuinrakennus, 3-perheen kellari, 2-perheen ulkokuonerakennus ja 2-perheen navettarakennus; 2-perheen kellari muurattiin, asemarakennuksen puutyöt ja muuraus suoritettiin sekä tavarasuojan ja ratamestarin asuinrakennuksen perustukset valettiin. Joukko väliaikaisia asuin- ym. rakennuksia rakennettiin.

Simpeleen—Parikkalan yhdysratarakennus.

Tämän 19 km pituisen yhdysradan rakentamisesta teki Eduskunta päätöksen maaliskuun 28 päivänä

Työlaji	V. 1949		Paljous
	Paljous	Kustannus mk	vv. 1938—1949
Pengerrystyöt:			
Raivattu rata-aluetta	—	577 703: —	—
Kaivettu maata laskuojista	5 268 m³	2 825 947: —	41 314.9 m³
Siirretty maata ojista penkereisiin	4 833 »	1 079 740: —	63 438 »
» » » syrjään	2 726 »	732 616: —	18 636.5 »
» » » rataleikkauksista penkereisiin	73 149 »	36 791 597: —	700 718 »
» » » » syrjään	14 550 »	4 694 067: —	45 774 »
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	53 366 »	19 806 598: 50	135 649 »
» » » » normaaliraiteen junilla	103 820 »	35 190 848: 90	387 389 »
Louhittu kalliota ojista	296 »	296 768: —	3 089.5 »
» » » leikkauksista	32 146 »	37 405 837: 10	280 274.6 »
Säretty isoja maakiviä	1 096 »	348 979: —	52 821.5 »
Vahvistettu penkereen alustaa	—	203 667: —	—
Tehty tuki- ja keilamuuria	246 »	116 383: —	1 886.5 »
» » » kivipäälystettä	316 m²	196 154: —	10 067.5 m²
» » » turve- ja soraverhousta	2 521 »	204 342: —	100 998 »
» » » salaojaa	22 m	31 257: —	784 m
Kiviheittoa	556 m³	154 290: —	1 308 m³
Sorastus:			
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	34 590 »	5 961 019: 35	108 959 »

Rummut ja ratasillat.

	Pl.	Suoritettu työ
<i>Rummut:</i>		
Rumpu 1.0 × 1.8 m	2 224 + 0	Rakennettu valmiiksi
<i>Ratasillat:</i>		
Alikulkusilta jv. 21 m	1 255 + 11.5	Teräsosat asennettu
Nytkymenjoen levysilta jv. 9 m	2 269 + 0	Maatuet muurattu
» » » jv. 18 m	2 526 + 15	» » »
Jämsänjoen silta jv. 12 + 48 + 12 m	2 854 + 3.5	II virtapilari muurattu
<i>Tiesillat:</i>		
Ylikulkusilta jv. 10 m	1 355 + 15.56	Muurit valmistettu ja kannattajapalkit asennettu
» » » jv. 11 + 12 + 10 m	2 377 + 3	} Valmistuivat Insinööritoimisto Alfred A. Palmberg Oy:n rakentamina
» » » jv. 9.5 + 10.6 + 9.5 m	2 769 + 15	
Länpohjan kuormausalueen tiesilta v.a. 3 m ..	71 + 13.5	Betoninen kansi valettu

1945. Vuonna 1949 jatkettiin syksyllä 1945 aloitettuja töitä ja saatiin ne lopullisesti päätökseen niin, että oltuaan jo 1. 12. 1947 lähtien avattuna rajoitetulle liikenteelle ja 1. 12. 1948 lähtien luovutettuna valmiitten ratojen kunnossapidettäväksi rata vihit-
tiin juhlistuksin 12. 8. 1949.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1948, 19 Pl.	
I: 8	mk 51 893: 45
Myönnetty vuodelle 1949, 19 Pl.	
I: 9	» 30 000 000: —
	mk 30 051 893: 45

11. ratajaksolle maksettu takaisin siltä edellisenä vuonna siirretyt	» 2 500 000: —
Käytetty vuonna 1949	» 26 110 257: 15
Siirtyy vuodelle 1950	mk 1 441 636: 30

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Tiviän raiteen alustan leikkaus Parikkalan asemalla suoritettiin loppuun. Kasurin lammen yli johtava suuri pengeri, joka painui huhtikuuhun saakka, saatiin nostetuksi lopulliseen korkeuteensa. Puuttuvat sorastustyöt suoritettiin.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1949 sekä yhdysratarakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1949		Paljous vv. 1945—1949
	Paljous	Kustannus mk	
Pengerrystyöt:			
Raivattu rata-aluetta	—	—	—
Kaivettu maata laskuojista	—	—	2 843 m³
Siirretty maata ojista penkereisiin	—	50 000:—	12 303 »
» » » syrjään	105 m³	13 697:—	4 532 »
» » leikkauksista penkereisiin	—	265 343: 60	248 848 »
» » » syrjään	493 »	101 748:—	27 643 »
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	1 811 »	252 279:—	39 828 »
» » » normaaliraiteen junilla	41 989 »	9 981 307: 80	238 035 »
Louhittu kalliota ojista	—	—	265 »
» » leikkauksista	—	4 283:—	22 043 »
Säretty isoja maakiviä	376 »	24 222:—	8 473 »
Vahvistettu penkereen alustaa	—	—	—
Tehty tukimuuria	35 »	21 923:—	1 768 »
» kiviverhousta	203 m²	33 800:—	2 981 m³
» turveverhousta	—	—	4 747 »
» salaojaa	—	—	505 »
Sorastus:			
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	—	1 105 439: 65	61 944 m³

Rummut ja ratasillat. Lahdenkylän kylätien 16 m jänteinen ylikulkusilta pl 587 + 9.5 rakennettiin.

Päällysrakenne. Sorastus saatiin valmiiksi koko rataosalla. Ratajakson toimesta rakennettiin Parikkalan asemalle vauujen korjausraide.

Aitaukset ja tiet. Koitsanlahden liikennepaikan tulotiet ja tasoitukset valmistuivat. Joukion—Lahdenkylän tie Soldatmäen kohdalla rakennettiin.

Huonerakennukset. Koitsanlahden liikennepaikan laiturituparakennus ulkohuonerakennukseksi valmistui.

Joensuun—Koveron rautatierakennus.

Tällä 44.4 km pituisella rautatierakennuksella, jonka aloittamisesta Eduskunta teki päätöksen marraskuun 11 päivänä 1949 osoittaen sitä varten määrärahan maan tuotantovarojen hyväksikäytön ylläpitämiseksi ja tehostamiseksi tarkoitetuista varoista, on töitä suoritettu joulukuun alusta v. 1949 lukien, mutta jäivät ne kertomusvuoden aikana vähäisiksi töiden keskittyessä toistaiseksi pääasiallisesti rataalueen raivaamiseen ja majoitusrakennusten pystyttämiseen sekä työvälineiden hankintaan.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1949, 19 Pl.

I: 29 a	mk	30 000 000:—
Käytetty vuonna 1949	„	30 000 000:—
Jäännös	mk	—

Siulinjärven—Juankosken rautatierakennus.

Siulinjärven—Juankosken radan, jonka pituus on 42.6 km, päätti Eduskunta rakennettavaksi marraskuun 11 päivänä 1949 samoin kuin edellämäinitun Joensuun—Koveron radankin. Työt rautatierakennuksella aloitettiin joulukuun alussa v. 1949, ja on siellä suoritettu pääasiassa ratalinjan raivausta ja majoitusrakennusten pystyttämistä sekä työvälineiden hankintaa.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1949, 19 Pl.

I: 29 a	mk	20 000 000:—
Käytetty vuonna 1949	„	20 000 000:—
Jäännös	mk	—

Pohjois-Suomen radankorjaukset.

Joulukuun 1 päivästä 1944 lukien rautatierakennusosaston tehtäväksi siirtynyttä sodassa hävitettyjen pohjoisten rataosien korjaamista jatkettiin edelleenkin vuonna 1949. Työt oli, kuten edellisinäkin vuonna, jaettu Rovaniemen piiriin sekä 7. 8. ja 9. ratajaksojen kesken.

Lukuunottamatta 7 km pituista Aavasaksan—Kaulirannan Tengeliönjoen sillan hävittämisen vuoksi katkennutta rataosaa oli koko pohjoinen rataverkko jo v. 1947 saatu liikennekelpoiseksi. Ounasjoen välikäisen pukkisillan purkamisen takia oli välitön liikenneyhteys Rovaniemeltä Kemijärven radalle kuitenkin katkenneena 26. 4.—11. 6. välisen jäänlähdon ja kevättulvan ajan. Välitöntä yhteyttä Kemijärveltä Sallan radalle voitiin ylläpitää vain, kuten edellisinäkin vuosina, Kemijoen jäälle rakennettua raidetta pitkin, joka oli käytössä 28. 12. 48—23. 4. 49 välisen ajan.

Varojen käyttö (Rovaniemen piiri):

Siirtynyt vuodelta 1948, 19 Pl.

I: 11	mk	1 333 636: 55
Myönnetty vuodelle 1949, 19 Pl.		
I: 12	„	230 000 000:—
Myönnetty lisää vuodelle 1949, 19 Pl. I: 12	„	25 000 000:—
Myönnetty lisää vuodelle 1949, 19 Pl. V: 1	„	24 500 000:—
	mk	280 833 636: 55
Käytetty vuonna 1949	„	280 648 137: 20
Siirtyä vuodelle 1950	mk	185 499: 35

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä esiintyi ma-
nifestavasti vain Rovaniemen uudella ratapihalla, jonka
leikkauksesta kaivettiin maata kaivinkoneella 13 479
m³. Lisäksi kaivettiin maata asematorin leikkauk-
sesta sekä Rovaniemen ja Misin sorakuopista yh-
teenä 57 722 m³.

Rummut ja ratasillat. Ollikaisenojan km
961 + 054 ja Rovaniemen ratapihalla olevan Ruoho-
lammen rumpujen valmistuttua ovat kaikki Rovanie-
men piirin alueella olevat rummut valmiit.

Vuoden kuluessa valmistuivat seuraavat terässillat:
Kaivu—Kulusjoen 12 m, Kiiminginjoen 25 + 45 +
25 m, Vareputaan 20 m, Liedesojan 10 m, Iijoen
10 + 80.4 + 80.4 + 10 m, Harisjoen 12 m, Muhojoen
12 m, Leivejoen 15 m, Varejoen 40 m, Martimojoen
40 m ja Vittakosken 21 + 21 m jänteisiet sillat. Betonikantaisia siltoja valmistui kertomusvuoden aikana
yhteensä 14 kpl, vapaa-aukoiltaan 1.4—3.5 m, sekä
Pättäkköjoen teräsbetoninen holvisilta, jonka aukko
on 4 m. Muuritöitä on suoritettu yhteensä 5 019 m³
jakautuen ne 27 sillan osalle, joista 23 siltaa on täy-
sin valmistunut. Siltojen raivaus ja perustamistöitä
tehtiin 23 sillalla. Väliaikaisten siltojen kunnossa-
pito on jatkunut edelleen.

Päällysrakenne. Raidetta naulattiin Rova-
niemen uudella ratapihalla 9.749 km minkä lisäksi
naulattiin 23 kpl vaihteita. Uusia 30 kg/m kiskoja
on vaihdettu km:ltä 1 025 + 600 m Kemijärvelle
saakka. Kiskonpätkien hitsaamista on jatkettu tal-
vella Kemijärven hitsausvajassa ja kesällä avoradalla
Sallassa.

Aitaukset ja tiet. Rovaniemellä valmistui
tie Jääskeläisen asuntoalueelle. Lisäksi ovat valmis-
tuneet Isokylän ja Joutsijärven liikennepaikkojen
tulotiet sekä Kursun tulotiet, Lakijängän ja Kello-
selän tiensierrot, jotka luovutettiin tieviranomaisille.
Samoin on Aatsingin kylätiensiirto sen valmistuttua
luovutettu asianomaiselle tienhoitokunnalle. Kursun
ja Pirttilän ylikulkusiltojen sekä Salmivaaran,
Märkjärven ja Kuoppasojan tiensierrot ovat pää-
asiassa valmistuneet.

Huonerakennukset. Puiset liikenne- ja
asuntorakennukset on radankorjauksilla, Pajulan ja
Kelloselän liikennepaikkoja lukuunottamatta, yleensä
saatu rakennetuiksi valmiiksi. Liikennetietorakennukset
valmistuivat Nivavaarassa ja Kuluksessa, ja asunto-
rakennuksia valmistui, eräitä vähäisiä viimeistely-
töitä lukuunottamatta, Puirussa, Kuluksessa, Viassa,
Misissä, Pirttijärvellä, Hanhikoskella ja Kemijärvellä.
Useita ulkokuonerakennuksia on niinkään valmistu-
nut, samoin eräitä vesitorneja, ja Kemijärvellä ovat
veturitalli- ja vesitornerakennuksen työt viimeistely-
vaiheessa. Rovaniemen uusi tavara-asema valmistui
suureksi osaksi, niinkään veturitallin ja varikko-
rakennuksen perustustyöt.

Rautatietutkimukset.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1948, 12 Pl.		
XII: 6	mk	41 066: —
Myönnetty vuodelle 1949, 12 Pl.		
XII: 6	„	500 000: —
	mk	541 066: —
Käytetty vuonna 1949	„	541 066: —
Siirtyy vuodelle 1950	mk	—

Suoritetut tutkimukset.

Varsinaisia rautatietutkimuksia ei ole suoritettu,
mutta edellämainittujen Joensuun—Koveron ja Siil-
linjärven—Juankosken uusien rautatierakennusten al-
kuunsaattamiseksi on näillä rataosilla suoritettu täy-
dennystutkimuksia.

Käytetyt määrärahat.

Vuonna 1949 käynnissä olleisiin rautatierakennuk-
siin ja radankorjauksiin niiden aloittamisesta alkuen
vuosittain ja yhteensä käytetyt rahamäärät samoin
kuin niihin ja rautatietutkimuksiin kaikkiaan vuonna
1949 käytetyt varat, täysiksi markkoiksi tasoitettuina,
ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Vuosi	Kontiomäki— Taivalkoski	Suolahti— Haapajärvi	Orivesi— Jämsä	Simpele— Parikkala	Joensuu— Kovero	Siilinjärvi— Juankoski	Pohjois-Suomen radan- korjaukset
1938	44 313 178: — (vv.1934-1938)	1 601 382: —	491 053: —				
1939	29 912 353: —	10 081 576: —	11 861 449: —				
1940	4 443 701: —	6 333 869: —	16 931 281: —				
1941	3 867 966: —	5 027 573: —	19 759 320: —				
1942	5 391 173: —	6 348 928: —	19 493 313: —				
1943	6 373 486: —	6 333 637: —	12 097 874: —				
1944	4 031 845: —	4 050 136: —	14 468 874: —				2 883 980: —
1945	3 958 285: —	5 189 915: —	49 228 700: —	7 072 596: —			296 997 938: —
1946	—	11 195 484: —	65 452 150: —	36 782 322: —			326 454 944: —
1947	—	8 529 765: —	80 948 931: —	77 257 829: —			330 604 907: —
1948	—	15 428 320: —	189 617 400: —	85 335 358: —			259 199 206: —
1949	989 757: —	133 552 946: —	285 250 322: —	26 110 257: —	30 000 000: —	20 000 000: —	318 902 789: —
	103 281 744: —	213 673 531: —	765 600 167: —	232 558 362: —	30 000 000: —	20 000 000: —	1 535 043 764: —

Yhteensä vuonna 1949:

Rautatierakennukset ja radankorjaukset	814 806 071: —
Rautatietutkimukset	541 066: —

V. 1950

Rautatierakennukset.

Vuonna 1950 jatkettiin joulukuussa 1949 aloitettuja työttömyyden lieventämiseksi tarkoitettuja töitä eräitä vuosia keskeytyneenä olleella Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennuksella. Samoin jatkettiin töitä Suolahden—Haapajärven ja Oriveden—Jämsän rautatierakennuksilla sekä uusilla Joensuun—Koveron ja Siilinjärven—Juankosken rautatierakennuksilla. Lisäksi jatkettiin sodassa tuhottujen Pohjois-Suomen ratojen korjaamista.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin eri rautatierakennuksilla ja muilla rautatierakennusosaston alaisilla työpaikoilla seuraavasti:

Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennus.

Töitä jatkettiin vuonna 1950 yksinomaan työttömyyden lieventämiseksi myönnettyillä varoilla.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1950, 19 Pl.	
V: 1	mk 7 500 000: —
Myönnetty lisää vuodelle 1950, 19 Pl. V: 1	„ 23 700 000: —
	mk 31 200 000: —
Käytetty vuonna 1950	„ 29 885 968: 85
	mk 1 314 031: 15
Varattu vuonna 1951 maksettavia vuoden 1950 menoja varten ..	„ 500 000: —
Jäännös	mk 814 031: 15

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä suoritettiin pääasiallisesti rataosalla Pesiökylä—Suomussalmi.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljettu vuonna 1950 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1950		Paljous
	Paljous	Kustannus mk	vv. 1934—1950
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Rata-alueen raivausta	—	908 335: —	—
Laskuojien kaivua	38 m³	29 400: —	50 142 m³
Maata ojista penkereeseen	92 »	23 204: —	119 922 »
» » sivuun	128 »	20 072: —	43 998 »
» ratalaikkauksista penkereeseen	29 864 »	10 707 009: —	705 608 »
» » sivuun	—	—	40 062 »
Lisämaata penkereeseen	—	—	185 605 »
» » normaaliradan junilla	1 647 »	504 930: —	182 437 »
Ratalaikkauksien ojineen louhimista	2 804 »	3 948 067: —	48 849 »
Maakivien louhimista	33 »	13 200: —	17 294 »
Penkereen alustan vahvistamista	—	—	1 103 m³
Tuki- ja keilamuuria	—	—	10 327 m³
Kiviverhousta	—	—	21 390 m³
Multa-, turve- ja soraverhousta	—	—	375 537 »
Salaojaa	—	—	1 515 m
<i>Päällysrakenne:</i>			
Raidesoraa normaaliradan junilla	—	81 285: —	192 127 m³

Rummut ja sillat. Neljän rummun rakentaminen aloitettiin. Salmijoen 12 m jänteisen levysillan, pl 3 361, muurit valmistuivat ja Hiidenjoen, 6 m va, kivihoivin, pl 3 639, siipimuurit muurattiin.

Huonerakennukset. Väliaikaisia huoltorakennuksia valmistui 9 kpl.

Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.

Töitä jatkettiin vuonna 1950 pääasiassa työttömyysvaroilla rataosilla Äänekoski—Saarijärvi ja Pihtipudas—Haapajärvi. Lisäksi saatettiin päätökseen Suolahden—Äänekosken välillä olleet kesken-eräiset työt, liikennepaikoilla olevia lukuunottamatta.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1950, 19 Pl.	
I: 15	mk 35 000 000: —
Käytetty vuonna 1950	„ 34 408 274: —
Siirtyy vuodelle 1951	mk 591 726: —

Työllisyyden turvaaminen:

Myönnetty vuodelle 1950, 19 Pl.	
V: 1	mk 80 000 000: —
Myönnetty lisää vuodelle 1950, 19 Pl. V: 1	„ 120 000 000: —
	mk 200 000 000: —
Käytetty vuonna	„ 194 242 441: 90
	mk 5 757 558: 10
Varattu vuonna 1951 maksettavia vuoden 1950 menoja varten ..	„ 4 000 000: —
Jäännös	mk 1 757 558: 10

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä suoritettiin rataosilla Suolahti—Saarijärvi ja Pihtipudas—Kumi-seva.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljettu vuonna 1950 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1950		Paljous vv. 1938—1950
	Paljous	Kustannus mk	
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Laskuojien kaivua ja järjestelyä	3 403.5 m ³	1 152 207: —	13 918 m ³
Maata ojista penkereeseen	1 697 »	912 009: —	34 382 »
» » sivuun	2 765 »	754 399: —	10 358 »
» rataleikkauksista penkereeseen	170 732.5 »	78 542 682: 50	441 841 »
» » sivuun	14 470 »	6 313 231: —	35 905 »
Lisämaata penkereeseen	15 787 »	5 104 489: —	115 333 »
» » normaalinradan junilla	—	293 978: —	51 426 »
Rataleikkauksien ojineen louhimista	3 249 »	6 184 847: 35	16 359 »
Maakivien louhimista	14 660.9 »	6 426 833: —	65 640 »
Tuki- ja keilamuuria	1 948 »	2 484 383: —	4 323 »
Kiviverhousta	2 136 m ²	1 220 423: —	4 562 m ²
Multa-, turve- ja soraverhousta	4 553 »	580 552: —	29 362 »
Salaojaa	269 m	2 018 943: —	1 454 m
<i>Päällysrakenne:</i>			
Raidesoraa normaalinradan junilla	86 m ³	21 730: —	86 407 m ³

Rummut ja sillat. Äänekosken—Saarijärven välille rakennettavista rummuista valmistui 10 kpl ja loput, kahta lukuunottamatta, ovat työn alla. Pihtiputaan—Kumisevan välillä valmistui rumpuja 6 kpl, 5:n ollessa työn alla. Äänekosken 214 m pituisen teräsbetonisen ratasillan, pl 416 + 10 m, kaikkien yhdeksän pilarin perustukset tehtiin ja holvien perustustyöt aloitettiin. Naarakosken 14 + 40 + 14 m jäniteisen terässillan, pl 714 + 8 m, muurin kolme perustusta tehtiin ja neljäs suurimmaksi osaksi.

Aitaukset, tiet ja tasoitukset. Maantien siirto pl:lla 257 + 5 m luovutettiin tie- ja vesirakennushallituksen hoitoon. Hietaman liikennepaikan tulotien rakentaminen aloitettiin. Tasoitustöitä suoritettiin Äänekosken, Hietaman ja Kumisevan liikennepaikoilla.

Huonerakennukset. Hietaman liikennepaikalla valmistui yhden perheen asuinrakennus, sauna ja ulkokuonerakennus. Saarijärvellä aloitettiin 2-perheen asuinrakennuksen ja saunan rakennustyöt. Kumisevalla valmistui sisustustöitä lukuunottamatta 2-perheen asuinrakennus ja sauna.

Väliaikaisia ruokalarakennuksia rakennettiin 2 kpl sekä yhteismajoitusparakkeja 5 kpl. Perheellisiä kantatyöntekijöitä varten pystytettiin 7 kpl parakkeja.

Viestilaitteet. Alvajärven—Muuraksen välille asennettiin puhelinjohtopari.

Radan varusteet ja tarvikkeet. Suolahden uuden ratapihan pohjoispäähän asennettiin sähköistetty opastinturvalaitos.

Oriveden—Jämsän rautatierakennus.

Vuonna 1950 jatkettiin marraskuussa 1938 aloitettuja töitä ja valmistui radasta aikaisemmin liikenteelle avatun 34 km pituisen osan Orivesi—Eväjärvä lisäksi 22 km pituinen rataosa Eväjärvi—Jämsä siinä määrin, että se heinäkuun 15 päivästä lukien voitiin avata kokokoormaliikenteelle ja marraskuun 1 päivänä täydelliselle henkilö- ja tavaraliikenteelle.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1949, 19 Pl.

I: 15	mk	736 165: 20
Myönnetty vuodelle 1950	„	245 000 000:—
Myönnetty lisää vuodelle 1950 ..	„	23 500 000:—

mk 269 236 165: 20

Käytetty vuonna 1950

„ 237 431 229: 70

Siirtyy vuodelle 1951

mk 31 804 935: 50

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä jatkettiin pääasiallisesti rataosalla Eväjärvi—Jämsä, mutta osaksi myös Olkkolan satamaradalla ja rataosalla Jämsä—Jämsänkoski sekä Oriveden aseman veturitalli- ja asetteluraitteilla.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1950 sekä rautatierakennuksen alusta lukien lähinnä seuraavan taulun mukaisesti.

Rummut ja sillat. Olkkolan satamaradalla valmistui kaksi rumpua.

Seuraavista silloista poistettiin väliaikaiset jännerakenteet sekä näiden tilalle asennettiin lopulliset teräsjänneet: Nytkymenjoen sillat pl 2 269 (jm 9 m), pl 2 359 (jm 9 m) ja pl 2 526 + 15 m (jm 18 m) sekä alikulkusilta pl 2 517 (jm 10 m). Jämsänjoen sillan, pl 2 854 + 3.5 m, maatuet valmistuivat lopullisesti ja marraskuussa aloitettiin tämän sillan Ranskasta tuotetun 48 m pääjanteen asennustyöt.

Länkipohjan maantiensierrolla, pl 1 365, valmistui lopullisesti jm 10 m ylikulkusilta.

Päällysrakenne. Pääraidetta naulattiin 30 kg/m kiskoilla 17 354 m. Sivuraiteita naulattiin Oriveden, Nytkymen, Alhojärven ja Jämsän liikennepaikoilla yhteensä 3 110 m.

Vaihteita naulattiin eri liikennepaikoilla yhteensä 19 kpl.

Aitaukset ja tiet. Maantiensierro pl 1 355 + 15 (Länkipohja) sekä Länkipohjan liikennepaikan tulotiet valmistuivat ja tiet avattiin liikenteelle. Maantiesiirtoa pl 1 680 jatkettiin. Jämsän aseman

Työlaji	V. 1950		Paljous
	Paljous	Kustannus mk	vv. 1938—1950
Pengerrystyöt:			
Laskuojien kaivua	3 615 m³	1 291 662: —	44 929.9 m³
Maata ojista penkereeseen	6 978 »	1 690 514: —	70 416 »
» » sivuun	11 219 »	2 017 604: —	29 855.5 »
» rataleikkauksista penkereeseen	31 306 »	14 460 829: 75	732 024 »
» » sivuun	12 548 »	3 056 455: —	58 322 »
Lisämaata penkereeseen	16 263 »	6 367 965: —	151 912 »
» » normaalinradan junilla	108 672 »	34 998 545: 70	496 061 »
Sivu- ja laskuojien louhimista	973 »	940 368: —	4 062.5 »
Rataleikkauksien ojineen louhimista	14 748 »	15 938 190: 30	295 022.6 »
Maakivien louhimista	456 »	279 795: —	53 277.5 »
Penkereen alustan vahvistamista	—	601 303: —	—
Tuki- ja keilamuuria	407 »	501 062: —	2 293.5 »
Kiviverhousta	248 m³	117 723: —	10 315.5 m³
Multa-, turve- ja soraverhousta	11 244 »	319 284: —	112 242 »
Salaojaa	199 m	102 934: —	983 m
Kiviheittoa	1 614 m³	594 296: —	2 922 m³
Päällysrakenne:			
Raidesoraa normaalinradan junilla	46 218 »		

tulotien rakentaminen aloitettiin. Kylätien siirto, pl 2 517 + 16.85, sekä tilustien siirto, pl 1 930 + 15, valmistuivat.

Tasoristeilyjä tehtiin 15 kpl.

Huonerakennukset. Oriveden aseman veturitali valmistui. Alhojärven liikennepaikalla valmistui yksi 1-perheen asuinrakennus sekä aloitettiin liikennetien rakennuksen ja talousrakennusten työt. Jämsän liikennepaikalla valmistuivat asemarakennus ja tavarasuojat. Väliaikaisia majoitusparakkeja rakennettiin 2 kpl.

Viestilaitteet. Viestijohdot kunnostettiin Eväjärven ja Jämsän liikennepaikkojen välillä.

Radan varusteet. Oriveden asemalla valmistui vauvuvaaka.

Joensuun—Koveron rautatierakennus.

Joensuun—Koveron radan rakentamista jatkettiin vuonna 1950 yksinomaan työllisyyden turvaamiseksi myönnettyillä varoilla.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1950, 19 Pl.

V: 1 mk 160 100 000:—

Käytetty vuonna 1950 „ 158 914 747:—

mk 1 185 253:—

Varattu vuonna 1951 maksettavia

vuoden 1950 menoja varten ... „ 1 165 000:—

Jäännös mk 20 253:—

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Rata-alueen raivaus saatiin suurimmaksi osaksi suoritettua ja pengerrystyöt aloitettiin koko rataosalla.

Pengerrystöitä on suoritettu vuonna 1950 sekä rautatierakennuksen alusta eli 1 päivästä joulukuuta 1949 lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1950		Paljous vv. 1949—1950
	Paljous	Kustannus mk	
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Rata-alueen raivausta	34.8 km	6 388 259: —	44.2 km
Laskuojien kaivua ja järjestelyä	2 104 m³	435 161: —	2 139 m³
Maata ojista penkereeseen	18 557 »	6 104 657: —	18 572 »
» » sivuun	2 111 »	439 865: —	2 111 »
» rataleikkauksista penkereeseen	70 720 »	48 258 978: —	70 720 »
» » sivuun	60 »	129 301: —	60 »
Lisämaata penkereeseen	3 973 »	1 530 831: —	3 973 »
» » normaalinradan junilla	—	2 517 404: —	—
Rataleikkauksien ojineen louhimista	3 194 »	10 732 560: —	3 194 »
Maakivien louhimista	2 852 »	1 510 268: —	2 852 »
Kiviverhousta	20 m²	7 245: —	20 m²

Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 4 kpl ja työt aloitettiin 7:llä muulla.

Huonerakennukset. Keskijärven liikennepaikalla valmistuivat ratavartijan asuinrakennus ja sauna. Joensuun asemaravintolan, jota aluksi käytetään rautatierakennuksen toimistotarkoituksiin, rakennustyöt aloitettiin. Väliaikaisia huolto- ja varastorakennuksia on valmistunut 45 kpl.

Viestilaitteet. Joensuun—Koveron välille asennettiin 2-johtoinen kirkasjohtolinja.

Siilinjärven—Juankosken rautatierakennus.

Työt tällä rautatierakennuksella aloitettiin 1 päivänä joulukuuta 1949 ja jatkettiin niitä vuonna 1950 yksinomaan työllisyyden turvaamiseksi myönnettyillä varoilla.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1950, 19 Pl.

V: 1 mk 149 600 000:—
Käytetty vuonna 1950 „ 137 782 675:—
mk 11 817 325:—

Varattu vuonna 1951 maksettavia
vuoden 1950 menoja varten .. „ 3 800 000:—
Jäännös mk 8 017 325:—

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Rata-alueen raivaus saatiin suurimmaksi osaksi loppuunsuoritetuksi ja pengerrystyöt aloitettiin koko rataosalla.

Pengerrystöitä on suoritettu vuonna 1950 sekä rautatierakennuksen alusta eli 1 päivästä joulukuuta 1949 lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1950		Paljous
	Paljous	Kustannus mk	vv. 1949—1950
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Rata-alueen raivausta	39.2 km	3 178 744:—	42.0 km
Laskuojien kaivua ja järjestelyä	439 m³	134 775:—	585 m³
Maata ojista penkereeseen	3 615 »	2 187 635:—	3 615 »
» » sivuun	967 »	279 863:—	967 »
» rataleikkauksista penkereeseen	62 080 »	35 946 563:—	63 215 »
» » sivuun	182 »	108 849:—	182 »
Lisämaata penkereeseen	11 533 »	3 385 209:—	11 533 »
» » normaaliradan junilla	670 »	2 518 930:—	670 »
Sivu- ja laskuojien louhimista	217 »	139 160:—	217 »
Rataleikkauksien ojineen louhimista	4 388 »	12 163 997:—	4 388 »
Maakivien louhimista	1 412 »	655 450:—	1 412 »
Tuki- ja keilamuuria	—	905:—	—
Kiviverhous	—	31 710:—	—
Multa-, turve- ja soraverhous	1 116 m³	31 420:—	1 116 m³

Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 4 kpl ja työt aloitettiin 11:llä muulla.

Huonerakennukset. Väliaikaisia huolto- ja varastorakennuksia pystytettiin yhteensä 52 kpl.

Viestilaitteet. Siilinjärven—Juankosken välille asennettiin 2-johtoinen kirkasjohtolinja.

Pohjois-Suomen radankorjaukset.

Sodassa hävitettyjen pohjoisten rataosien korjaamista jatkettiin kuten edellisenäkin vuonna. Ounasjoen väliaikaisen pukkisillan purkamisen takia oli välitön liikenneyhteys Rovaniemeltä Kemijärven radalle v. 1950 katkenneena 25. 4.—1. 6. välisen jäänlähdon ja suurimman kevättulvan ajan. Välitöntä yhteyttä Kemijärveltä Sallan radalle voitiin ylläpitää vain, kuten edellisinkin vuosina, Kemijoen jäälle rakennettua raidetta pitkin, joka oli käytössä 13. 1.—15. 4. 1950 välisen ajan.

Varojen käyttö (Rovaniemen piiri):

Siirtynyt vuodelta 1949, 19 Pl.
I: 12 mk 6 503 071: 60
Myönnetty vuodelle 1950, 19 Pl.
I: 17 „ 714 199 000:—
Myönnetty vuodelle 1950, 19 Pl.
V: 1 „ 84 800,000:—
mk 805 502 071: 60
Käytetty vuonna 1950 „ 652 315 502: 55
Siirtynyt vuodelle 1951 mk 153 186 569: 05

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä esiintyi mainittavasti vain Rovaniemen uudella ratapihalla ja Kellovälän liikennepaikalla sekä vähäisessä määrin Kemijärven—Sallan pääradan osalla. Mainituista leikkauksista sekä sorakuoppa-alueilta kaivettiin maata yhteensä 26 790 m³.

Rummut ja sillat. Ratasiltojen muuritöitä suoritettiin viidellä sillalla, yhteensä 789 m³ muuria. Betonikantisista silloista valmistui Posiontien 6.5 m vapaa-aukkoinen alikulkusilta km:llä 975 + 967 m.

Kertomusvuoden aikana on kotimaasta ja ulkomailta hankittuja siltateräksiä saapunut ja asennustöitä suoritettu seuraavasti:

Ounaskosken sillalle 4 kpl 16.5 m levyjänteitä sekä 3 kpl 35.52 m, 2 kpl 70.56 m ja 1 kpl 71.04 m ristikkojänteitä Englannista. Asennustelineet saatiin valmiiksi ja asennustyöt aloitettiin heinäkuussa;

Suutarinkorvankosken sillalle 1 kpl 30 m ja 2 kpl 70 m ristikkojänteitä kotimaasta. Asennustelineet saatiin valmiiksi ja asennustyöt aloitettiin marraskuussa;

Raudanjoen sillalle 1 kpl 60 m ristikkojänteitä Ranskasta. Asennustelineet saatiin valmiiksi uittouutta lukuunottamatta vuoden lopulla;

Kulusjoen sillalle 1 kpl 21 m levyjänteitä Ranskasta;

Vikajoen II sillalle 1 kpl 42 m ristikkojäljenteitä Ranskasta;

Pirttijoen sillalle 1 kpl 18 m levyjäljenteitä Englannista. Siltaajanne asennettiin lopullisesti paikoilleen;

Kemijoen pääväylän sillalle 1 kpl 70 m ja 1 kpl 84 m ristikkojäljenteitä kotimaasta. Asennustelineet saatiin valmiiksi ja asennustyöt aloitettiin marraskuussa;

Koivuväylän sillalle 1 kpl 60 m ristikkojäljenteitä Ranskasta. Asennustelineet saatiin valmiiksi vuoden lopulla;

Norvionväylän sillalle 1 kpl 60 m ristikkojäljenteitä Ranskasta;

Kaakamojoen sillalle 2 kpl 35 m ristikkojäljenteitä Ranskasta. Asennustelineet saatiin valmiiksi vuoden lopulla;

Raumojoen sillalle 1 kpl 35 m ristikkojäljenteitä Ranskasta. Asennustelineet saatiin vähäistä vaille valmiiksi;

Tengeliönjoen sillalle 2 kpl 45 m ristikko- ja 1 kpl 21 m levyjäljenteitä Ranskasta;

Iso Jaukkurin sillalle 1 kpl 10 m hitsattuja levyjäljenteitä kotimaasta. Jänne asennettiin lopullisesti paikoilleen;

Koivuojan sillalle 2 kpl 12 m hitsattuja levyjäljenteitä kotimaasta. Jänne asennettiin lopullisesti paikoilleen.

Tiesiltojen muuritöitä on suoritettu kahdella sillalla yhteensä 915 m³. Betonikantaisia ylikulkusiltoja valmistui 5, joissa suoritettiin teräsbetonitöitä yhteensä 358 m³. Väli aikaisten siltojen kunnossapito on jatkunut edelleen.

P ä l l y s r a k e n n e. Raidesoraa kuljetettiin normaaliradan junilla 31 208 m³. Raidetta naulattiin Rovaniemen uudella ratapihalla, Ounaskosken ja Suutarinkorvankosken siltojen sekä Kemijoen pääväylän ja Sipovaaran välillä rataosilla, yhteensä 5.46 km sekä raidetta tuettiin ja oiottiin 23.132 km, minkä lisäksi naulattiin 16 kpl vaihteita.

A i t a u k s e t j a t i e t. Kursun ja Salmivaaran liikennepaikoille tehtiin ympäröysaitaa 1 080 m. Kostamon kylätien siirto valmistui ja luovutettiin asianomaiselle tienhoitokunnalle. Kursun ylikulkusiltaan liittyvä tiensierro otettiin valmistuneena liikennekäyttöön. Tietöitä jatkettiin kuudella liikennepaikalla ja tiensierroilla pääasiassa työttömyystöinä.

H u o n e r a k e n n u k s e t. Rovaniemen uudella ratapihalla aloitettiin asemapäällikön asunnon rakennustyöt sekä jatkettiin edellisenä vuonna aloitettuja veturitallin ja varikkorakennuksen muuraustöitä. Rovaniemen uusi tavara-asema luovutettiin valmistuttuaan liikennekäyttöön. Kemijärvellä valmistuivat yksi asuinrakennus, veturitalli ja ratamestarin varistorakennus. Pajulan liikennetarakennuksen ja tavarasuojan perustustyöt saatiin valmiiksi. Kelloselän liikennepaikalla valmistui yksi asuinrakennus talousrakennukseineen eräitä vähäisiä viimeistelyitä lukuunottamatta. Laurilan liikennepaikalla valmistui

pumppuhuone ja vesiviskuri. Lisäksi on suoritettu aikaisemmin valmistuneiden puisten rakennusten tilkitsemis- ja täytenneiden tiivistämistöitä.

Rautatietutkimukset.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1950, 12 Pl.

XII: 6	mk	2 000 000:—
Käytetty vuonna 1950	„	1 166 291:—
Siirtyy vuodelle 1951	mk	833 709:—

Suoritet tutkimukset:

Jyväskylän—Säynätsalon ratasuunta:

Vuonna 1935 tutkittiin täyskoneellisesti rautatie-rakennusosaston toimesta ja Joh. Parviaisen Tehtaat Oy:n kustannuksella ratasuunta Jyväskylä—Rauanlahti—Säynätsalo ja vuosina 1946—47 niinkään täyskoneellisesti mainitun teollisuuslaitoksen sekä Jyväskylän kaupungin kustannuksella Jyväskylän—Säynätsalon Päijäljenteen rantaa seuraava ratasuunta. Täydennystutkimuksia viimeksimainitulla suunnalla suoritettiin vielä kesällä 1950 ja saatiin nämä tutkimukset maastossa suoritetuiksi.

Oulun—Kuusamon ratasuunta:

Oulun—Kuusamon ratasuunnalla, joka vuonna 1926 tutkittiin puolikoneellisesti, aloitettiin syyskuussa vuonna 1950 Eduskunnan lausuman toivomuksen ja kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 11. 5. 50 antaman tutkimuspäätöksen mukaisesti täyskoneellinen tutkimus, joka keskeytettiin talven tulon vuoksi. Vuonna 1950 saatiin mainitulla ratasuunnalla tutkituksi 42 km.

Vöyrin—Jepuan ratasuunta:

V. 1950 kesällä toimitettiin Vaasan kaupungin sekä Oravaisten ja Jepuan kuntien kustannuksella täydentävä tutkimus Vaasasta Oulun radalle suunnitellulla ratasuunnalla, Vöyrin—Jepuan välisellä osalla, joka Vöyrissä yhtyy vuonna 1946 tutkittuun Vaasan—Härman ratasuuntaan. Maastotutkimukset saatiin syyskuun kuluessa päätökseen.

Tutkittu suunta erkanee mainitusta Vaasan—Härman suunnasta Vöyrin kirkonkylän luoteispuolella ja ylittää Vöyrin—Maksamaan, Vöyrin—Oravaisten sekä Tukurin—Kimon maantiet suuntautuen Oravaisten kirkonkylän eteläpuolella sijaitsevaan Kimon kylään. Täällä se ylittää Voltin—Oravaisten maantien ja kulkee edelleen Peusalan kylän kautta Oravaisten—Jepuan maantien kaakkoispuolta seuraten Jepuulle, jossa se ylittää ensin Jepuan—Alahärman ja sitten Jepuan—Voltin maantiet sekä Lapuanjoen haarautuma yhtyy Pohjanmaan rataan Jepuan aseman eteläpuolella. Tutkitun suunnan pituus on 37 450 m ja on se maastoltaan helppoa.

Käytetyt määrärahat.

Vuonna 1950 käynnissä olleisiin rautatierakennuksiin ja radankorjauksiin niiden aloittamisesta alkaen vuosittain ja yhteensä käytetyt rahamäärät samoin kuin niihin ja rautatietutkimuksiin kaikkiaan vuonna 1950 käytetyt varat, täysiksi markkoiksi tasoitettuina ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Vuosi	Kontiomäki— Taivalkoski	Suolahti— Haapajärvi	Orivesi— Jämsä	Joensuu— Kovero	Siilinjärvi— Juankoski	Pohjois-Suomen radan- korjaukset
1938	44 313 178: — vv. 1934—1938	1 601 382: —	491 053: —			
1939	29 912 353: —	10 081 576: —	11 861 449: —			
1940	4 443 701: —	6 333 869: —	16 931 281: —			
1941	3 867 966: —	5 027 573: —	19 759 320: —			
1942	5 391 173: —	6 348 928: —	19 493 313: —			
1943	6 373 486: —	6 333 637: —	12 097 374: —			
1944	4 031 845: —	4 050 136: —	14 468 874: —			2 883 980: —
1945	3 958 285: —	5 189 915: —	49 228 700: —			296 997 938: —
1946	—	11 195 484: —	65 452 150: —			326 454 944: —
1947	—	8 529 765: —	80 948 931: —			339 537 032: —
1948	—	15 428 320: —	189 617 400: —			258 442 627: —
1949	989 757: —	132 613 904: —	285 250 322: —	17 020 947: —	13 865 126: —	365 733 237: —
1950	29 885 969: —	228 650 716: —	237 431 230: —	171 893 800: —	143 779 350: —	659 633 999: —
	133 167 713: —	441 385 205: —	1 003 031 397: —	188 914 747: —	157 644 476: —	2 249 683 757: —

Yhteensä vuonna 1950:

Rautatierakennukset ja radankorjaukset 1 471 275 064: —
Rautatietutkimukset 1 166 291: —

V. 1951.

Rautatierakennukset.

Vuonna 1951 jatkettiin töitä Kontiomäen—Taivalkosken, Suolahden—Haapajärven ja Oriveden—Jämsän rautatierakennuksilla, joiden lisäksi suoritettiin vuonna 1944 aloitettua sodassa tuhoutujen Pohjois-Suomen ratojen korjaamista. Samoin jatkettiin työtömyyden lieventämiseksi tarkoitettuja töitä Joensuu—Koveron ja Siilinjärven—Juankosken rautatierakennuksilla. Viimeksi mainitut työt lopetettiin kuitenkin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön antaman päätöksen mukaan 25 päivänä marraskuuta

1951. Lisäksi aloitettiin heinäkuussa työt uudella Murtomäen—Otanmäen rautatierakennuksella.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin rautatierakennuksilla ja muilla rautatierakennusosaston alaisilla työpaikoilla seuraavasti:

Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennus.

Vuoden 1951 pääasiallisina työkohteina olivat Pe-siökyllän—Suomussalmen haararadan pengerrys- ja rumputyöt. Lisäksi suoritettiin syksyllä ja joulukuun alkuun valmistui Hyrynkaan—Laajan välisen 17 km pituisen rataosan kiskotus.

Työlaji	V. 1951		Paljous vv. 1934—1951
	Paljous	Kustannus mk	
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Rata-alueen raivausta	—	626 589: —	—
Laskuojien kaivua	735 m³	182 000: —	50 877 m³
Maata ojista penkereeseen	1 697 »	413 528: —	121 619 »
» » sivuun	1 118 »	495 939: —	45 116 »
» rataleikkauksista penkereeseen	18 750 »	9 307 772: —	724 358 »
» » sivuun	492 »	183 713: —	40 554 »
Lisämaata penkereeseen	2 536 »	828 472: —	188 141 »
» » normaaliradan junilla	—	—	182 437 »
Rataleikkauksien ojineen louhimista	817 »	2 511 022: —	49 666 »
Maakivien louhimista	269 »	211 139: —	17 563 »
Penkereen alustan vahvistamista	—	—	1 103 m²
Tuki- ja keilamuuria	—	—	10 327 m³
Kiviverhousta	—	—	21 390 m²
Multa-, turve- ja soraverhousta	—	—	375 537 »
Salaojaa	—	—	1 515 m
<i>Päällysrakenne:</i>			
Raidesoraa normaaliradan junilla	—	327 696: —	—

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl.	
I: 16	mk 100 000 000: —
Käytetty vuonna 1951	„ 97 307 004: —
Siirtyy vuodelle 1952	mk 2 692 996: —
Työllisyyden turvaaminen:	
Varattu vuonna 1951 maksettavia	
vuoden 1950 menoja varten,	
19 Pl. V: 1 v. 1950	mk 500 000: —
Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl.	
V: 1	„ 29 000 000: —
	mk 29 500 000: —
Käytetty vuonna 1951	„ 26 035 405: —
Jäännös	mk 3 464 595: —

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1951 sekä rautatie-rakennuksen alusta lukien edellisen taulun mukaisesti. Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 6 kpl. Salmijoen 12 m jänteinen levysilta, pl 3 361, asennettiin paikoilleen.

Päällysrakenne. Pääraidetta naulattiin 30 kg/m kiskoilla 17 050 m ja sivuraidetta Laajan liikennepaikalla 680 m. Raiteen tukeminen ja oikominen aloitettiin ja valmistui sitä kertomusvuoden aikana n. 2 km.

Huonerakennukset. Aikaisemmin rakennetuissa rakennuksissa suoritettiin eräitä korjauksia.

Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.

Töitä jatkettiin vuonna 1951 rataosilla Äänekoski—Saarijärvi ja Haapajärvi—Alvajärvi sekä Suolahden uudella ratapihalla.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1950, 19 Pl.	
I: 15	mk 623 315: —
Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl.	
I: 16	„ 196 500 000: —
	mk 197 123 315: —
Käytetty vuonna 1951	„ 193 190 313: —
Siirtyy vuodelle 1952	mk 3 933 002: —

Työllisyyden turvaaminen:

Varattu vuonna 1951 maksettavia	
vuoden 1950 menoja varten,	
19 Pl. V: 1 v. 1950	mk 4 000 000: —
Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl.	
V: 1	„ 73 500 000: —
	mk 77 500 000: —
Käytetty vuonna 1951	„ 74 084 404: —
Jäännös	mk 3 415 596: —

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1951, sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1951		Paljous vv. 1938—1951
	Paljous	Kustannus mk	
Pengerrystyöt:			
Laskuojien kaivua	2 927 m³	1 023 170: —	16 845 m³
Maata ojista penkereeseen	3 053 »	1 273 773: —	37 435 »
» » sivuun	202 »	70 271: —	10 560 »
» rataleikkauksista penkereeseen	67 679 »	46 171 295: —	509 520 »
» » sivuun	11 745 »	5 987 029: —	47 650 »
Lisämaata penkereeseen	4 202 »	1 885 443: —	119 535 »
» » normaaliradan junilla	—	526 553: —	51 426 »
Sivu- ja laskuojien louhimista	78 »	84 116: —	461 »
Rataleikkauksien ojineen louhimista	2 233 »	4 838 630: —	18 592 »
Maakivien louhimista	5 355 »	4 439 887: —	70 995 »
Penkerein alustan vahvistamista	—	41 246: —	—
Tuki- ja keilamuuria	779 »	1 718 044: —	5 102 »
Kiviverhousta	351 m²	413 979: —	4 913 m²
Multa-, turve- ja soraverhousta	2 395 »	224 525: —	31 757 »
Salaojaa	79 m	359 189: —	1 533 m³
Kiviheittoa	—	—	158 m
Päällysrakenne:			
Raidesoraa normaaliradan junilla	780 m³	142 835: —	87 187

Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 14 kpl. Äänekosken 214 m pituinen teräsbetoninen rata-silta, pl 416 + 10 m, valmistui reunakiviä ja kaiteita lukuunottamatta. Nalkinsalmen 60 + 16 m jänteisen terässillan, pl 658 + 6.2 m, maatkien ja pilarin perustukset valettiin. Naarakosken 14 + 40 + 14 m jänteisen terässillan, pl 714 + 8 m, maatkien ja pilareitten betonoimista jatkettiin.

Kotakennäntien katusillan, va. 7.0 m, pl 434 + 4.9 m, perustustyöt aloitettiin.

Aitaukset, tiet ja tasoitukset. Äänekosken aseman tulotiet valmistuivat liikennekuuntoon. Hietaman liikennepaikan tulotien pengerrystöitä jatkettiin sekä aloitettiin Kumisevan liikennepaikan tulotien ja tiensirron, pl 1 050—1 075 m, rakentaminen. Tasoitustöitä suoritettiin Suolahden, Hietaman, Saarijärven ja Kumisevan liikennepaikoilla.

Huonerakennukset. Suolahden uuden asemarakennuksen perustukset ja kantavien seinien muuraustyöt valmistuivat. Saarijärven liikennepai-

kalla valmistuivat 2-perheen asuinrakennus, sauna ja ulkokuonarakennukset, lisäksi aloitettiin 4-perheen asuinrakennuksen ja tavarasuojan rakentaminen. Kumisevan liikennepaikalla valmistui 2-perheen ulkokuonarakennus. Väliaikaisia majoitus- ja huoltorakennuksia pystytettiin yhteensä 31 kpl.

Viestilaitteet. Puhelinjohtopari asennettiin väleille Pihtipudas—Alvajärvi ja Muuras—Haapajärvi.

Radan varusteet ja tarvikkeet. Haapajärven asemalla aloitettiin kääntölavan peruskoupan kaivutyöt.

Oriveden—Jämsän rautatierakennus.

Vuonna 1951 jatkettiin marraskuussa 1938 aloitettuja töitä ja valmistui radasta aikaisemmin liikenteelle avatun Oriveden—Jämsän rataosan lisäksi 4 km pituinen tehdasrata Jämsä—Jämsänkoski siinä määrin, että se 1. 7. 1951 voitiin avata tavara liikenteelle täysin vaunukuormin. Edellisen lisäksi kiskotettiin rataa Jämsänkosken liikennepaikalta teh-

dasalueelle 1770 m Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n kustannuksella, jolla osalla tavaraliikenne myös alkoi 21. 8. 51.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1950, 19 Pl.

I: 15 mk 31 804 935: 50

Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl.

I: 16 „ 206 000 000: —

mk 237 804 935: 50

Käytetty vuonna 1951 „ 226 064 328: 50

Siirtyy vuodelle 1952 mk 11 740 607: —

Suoritetut työt:

Pengerristytöt. Pengerristöitä jatkettiin pääasiassa rataosalla Eväjärvi—Jämsä—Jämsänkoski sekä Olkkolan satamaradalla.

Pengerristöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljettu vuonna 1951 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1951		Paljous vv. 1938—1951
	Paljous	Kustannus mk	
Pengerrystyöt:			
Laskuojien kaivua	1 734 m³	626 673: —	46 663.9 m³
Maata ojista penkereeseen	1 745 »	470 046: —	72 161.0 »
» » sivuun	93 »	17 577: —	29 948.5 »
» rataleikkauksista penkereeseen	53 150 »	19 277 603: —	785 174 »
» » sivuun	10 009 »	3 602 380: —	68 331 »
Lisämaata penkereeseen	5 369 »	1 636 307: —	157 281 »
» » normaali radan junilla	91 292 »	37 324 570: —	587 353 »
Sivu- ja laskuojien louhimista	—	—	4 062.5 »
Rataleikkauksien ojineen louhimista	6 083 »	12 233 662: —	301 105.6 »
Maakivien louhimista	91 »	39 306: —	53 368.5 »
Penkereen alustan vahvistamista	—	532 923: —	—
Tuki- ja keilamuuria	46 »	39 571: —	2 339.3 »
Kiviverhousta	8 m²	2 760: —	10 323.5 m²
Multa-, turve- ja soraverhousta	522 »	58 054: —	112 764 »
Salaojaa	335 m.	471 847: —	1 318 m
Kiviheittoa	55 m³	32 290: —	2 977 m³
Päällysrakenne:			
Raidesoraa normaali radan junilla	45 180 »	—	—

Rummut ja sillat. Olkkolan satamaradalla valmistui kolme rumpua sekä Alhojärven liikennepaikan tulotiellä yksi.

Jämsänjoen 12 + 48 + 12 m jännteinen levy- ja ristikkosilta, pl 2 854 + 3.5 m, valmistui lopullisesti. Olkkolan satamaradalla valmistuivat ylikulkusillan, pl 30 + 10 m, maatuot, joille asennettiin 16 m levyjanne.

Eväjärven tiensiirolla, pl 1 680, valmistui lopullisesti 9 + 12 + 9 m jännteinen teräsbetoninen ylikulkusilta, sekä Jämsän—Lahden maantiensiirolla, pl 30 + 10 m, betoninen holvisilta, va. 3.0 m.

Päällysrakenne. Pääraidetta naulattiin 30 kg/m kiskoilla 4 427 m ja sivuraiteita Jämsän ja Jämsänkosken liikennepaikoilla yhteensä 1 412 m, sekä vaihteita eri liikennepaikoilla yhteensä 14 kpl.

Aitaukset ja tiet. Maantien siirtotöitä Oriveden, Eväjärven ja Länkipohjan liikennepaikoilla jatkettiin. Tiensiirot pl 1 255 + 10 m ja pl 1 355 + 15 m luovutettiin tie- ja vesirakennuspiiriin hoitoon 20. 12. 51. Tuloteiden rakentamista Jämsän ja Alhojärven liikennepaikoilla jatkettiin. Olkkolan satamaradalla pl 30 + 10 m aloitettiin Jämsän—Lahden maantien siirtotyöt.

Huonerakennukset. Oriveden asemalla valmistuivat pumppuhuone ja vesiviskuri. Alhojärven liikennepaikalla valmistuivat liikennerrakennus ulkokuonarakennuksineen sekä sauna ja 1-perheen asuinrakennuksen ulkokuonarakennus. Jämsänkosken asemalla aloitettiin tavarasuojan rakennustyöt.

Joensuun—Koveron rautatierakennus.

Radan rakentamista jatkettiin vuonna 1951 yksinomaan työllisyyden turvaamiseksi myönnettyillä varoilla. Työt tällä rautatierakennuksella, kun työttömyyttä ei ilmaantunut, lopetettiin kuitenkin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön antaman päätöksen mukaan 25 päivänä marraskuuta 1951. Valtioneuvoston suostumuksella jäi tällä rautatierakennuksella vielä ainoaksi työkohteeksi Lappeenrannan—Joensuun maantielle, radan pl 181 + 16.1 m kohdalle tulevan ylikulkusillan rakentaminen.

Varojen käyttö:

Varattu vuonna 1951 maksettavia vuoden 1950 menoja varten, 19 Pl. V:1 v. 1950	mk	1 165 000:—
Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl. V:1	„	83 940 000:—
	mk	85 105 000:—
Käytetty vuonna 1951	„	84 255 733:—
Jäännös	mk	849 267:—

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä jatkettiin koko rataosalla ja on niitä suoritettu vuonna 1951 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1951		Paljous vv. 1949—1951
	Paljous	Kustannus mk	
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Laskuojien kaivua	517	m³ 161 775:—	2 656 m³
Maata ojista penkereeseen	5 593	» 1 719 332:—	24 162 »
» » sivuun	2 926	» 1 002 075:—	5 037 »
» rataleikkauksista penkereeseen	35 104	» 23 187 601:—	105 824 »
» » sivuun	525	» 201 839:—	585 »
Sivu- ja laskuojien louhimista	20	» 13 673:—	20 »
Rataleikkauksien ojineen louhimista	2 525	» 6 564 232:—	5 719 »
Maakivien louhimista	376.5	» 283 853:—	3 228.5 »
Kiviverhousta	20	m² 9 200:—	40 m²

Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 8 kpl. Pl 181 + 16.1 m kohdalla olevan ylikulkusillan, va. 7.3 m, perustukset ja siipimuurit valettiin.

Päällisy rakenne. Joensuun asemalla naulatettiin sivuraidetta 260 m.

Huonerakennukset. Joensuun asemaravintolan ensimmäinen rakennusvaihe saatiin päätökseen, ja rakennukseen sijoitettiin Joensuun—Koveron ja Siilinjärven—Juankosken rautatierakennusten yhteinen toimisto sekä asuinhuoneita. Keskijärven liikennepaikalla valmistuivat ratavartijan asuinrakennuksen ulkokuuonerakennus ja kellari.

Siilinjärven—Juankosken rautatierakennus.

Joulukuun 1 päivänä 1949 aloitettuja töitä jatkettiin vuonna 1951 yksinomaan työllisyyden turvaamiseksi myönnettyillä varoilla. Työt tällä rautatierakennuksella lopetettiin kulkulaitosten ja yleisten töiden

ministeriön antaman päätöksen mukaan 25 päivänä marraskuuta 1951 yhdessä edellämainitun Joensuun—Koveron radan kanssa.

Varojen käyttö:

Varattu vuonna 1951 maksettavia vuoden 1950 menoja varten, 19 Pl. V:1 v. 1950	mk	3 800 000:—
Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl. V:1	„	96 060 000:—
	mk	99 860 000:—
Käytetty vuonna 1951	„	96 066 871:—
Jäännös	mk	3 793 129:—

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä jatkettiin koko rataosalla ja on niitä suoritettu vuonna 1951 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	V. 1951		Paljous vv. 1949—1951		
	Paljous	Kustannus mk			
<i>Pengerrystyöt:</i>					
Laskuojien kaivua	3 021	m³	1 085 999: —	3 605	m³
Maata ojista penkereeseen	4 390	»	1 718 426: —	8 005	»
» » sivuun	484	»	126 353: —	1 451	»
» rataleikkauksista penkereeseen	20 907	»	18 375 149: —	84 122	»
» » sivuun	777	»	153 425: —	959	»
Lisämaata penkereeseen	4 122.5	»	1 757 025: —	15 655.5	»
» » normaaliradan junilla	—		159 919: —	670	»
Sivu- ja laskuojien louhimista	208	»	116 845: —	425	»
Rataleikkauksien ojineen louhimista	6 141.2	»	12 257 617: —	10 259.2	»
Maakivien louhimista	728	»	333 974: —	2 140	»
Tunnelin louhimista ja verhoamista	44	»	14 461: —	44	»
Tuki- ja keilamuuria	142	»	464 082: —	142	»
Kiviverhousta	542	m²	728 970: —	542	m²
Multa-, turve- ja soraverhousta	—		—	1 116	»

Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 15 kpl.
Huonerakennukset. Rakennettiin 1 kpl 4-perheen parakkeja ulkokuonerakennuksineen väliaikaista majoitusta varten.

Murtomäen—Otanmäen rautatierakennus.

Murtomäen—Otanmäen uudella, 26.1 km pituisella rautatierakennuksella, jonka aloittamisesta Eduskunta päätti 13 päivänä kesäkuuta 1951, aloitettiin työt 1 päivänä heinäkuuta 1951. Kertomusvuonna suoritettiin tällä rautatierakennuksella pääasiassa raivaus- ja pengerrystöitä sekä tarveaineiden hankintaa.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl.	
I: 16	mk 75 000 000: —
Käytetty vuonna 1951	„ 69 323 898: —
Siirtyy vuodelle 1952	mk 5 676 102: —
Työllisyyden turvaaminen:	
Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl.	
V: 1	mk 15 000 000: —
Käytetty vuonna 1951	„ 11 638 012: —
Jäännös	mk 3 361 988: —

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä on suoritettu vuonna 1951 seuraavasti:

Työlaji	V. 1951	
	Paljous	Kustannus mk
<i>Pengerrystyöt:</i>		
Rata-alueen raivausta	—	3 819 929: —
Laskuojien kaivua ja järjestelyä	337 m ³	180 687: —
Maata ojista penkereeseen	145 »	190 301: —
» » sivuun	500 »	74 750: —
» rataleikkauksista penkereeseen	17 322 »	13 787 724: —
» » sivuun	993 »	803 669: —
Lisämaata penkereeseen	—	157 850: —
» » normaaliradan junilla	1 879 »	1 138 105: —
Rataleikkauksien ojineen louhimista	890 »	2 469 594: —
Maakivien louhimista	360 »	287 101: —
Penkereen alustan vahvistamista	—	69 000: —

Pengerrystöiden yhteydessä rakennettiin yksi väliaikainen rumpu sekä pukkisilta Katajapuron yli.

Huonerakennukset. Murtomäen liikennepaikalla aloitettiin 4-perheen asuinrakennuksen rakentaminen.

Väliaikaisia majoitusrakennuksia pystytettiin 28 kpl.

Kiskotus väliaikaisilla 23.343 kg/m kiskoilla aloitettiin marraskuun alkupuolella, ja saatiin rataa kiskotetuksi vuoden loppuun mennessä n. 1.5 km.

Pohjois-Suomen radankorjaukset.

Joulukuun 1 päivästä 1944 lukien rautatierakennusosaston tehtäväksi siirtynyttä, sodassa hävitettyjen pohjoisten rataosien korjaamista jatkettiin edelleen vuonna 1951. Työt oli edellisinä vuosina jaettu Rovaniemen piirin sekä 7., 8. ja 9. ratajaksojen kesken. Töiden huomattavan supistamisen vuoksi lopetettiin kuitenkin Rovaniemen piiri erillisenä organisaationa vuoden alusta, ja sen työt siirrettiin 8. ratajakson päällikön alaisina hoidettaviksi.

Rataosalla Rovaniemi—Kemijärvi saattoi liikennesiltojen valmistumisen johdosta jatkaa koko kertomusvuoden, lukuunottamatta kuuden päivän keskeytystä 19.—25. 4. välisenä aikana Ounasjoen ja Suutarinkorvan lopullisten siltojen liikenteelle avaamisen vuoksi. Kemijärveltä itäänpäin oli liikenneyhteys olemassa jääradan kestoajan 9. 1.—16. 4. Koivuväylän sillan valmistuttua 24. 8. on ollut mahdollista normaalisti liikennöidä koko rataosaa Rovaniemeltä valtakunnan rajalle saakka.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1950, 19 Pl.	
I: 17	mk 2 255 523: 65
Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl.	
I: 18	„ 189 000 000: —
Myönnetty vuodelle 1951, 19 Pl.	
V: 1	„ 27 000 000: —
	mk 218 255 523: 65
Käytetty vuonna 1951	„ 184 825 941: 65
Siirtyy vuodelle 1952	mk 33 429 582: —

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä esiintyi vähäisessä määrässä Kemijärven—Sallan pääradalla. Lisämaata ajettiin penkereisiin 8 000 m³.

Rummut ja sillat. Ratasiltojen muuritöitä suoritettiin vain Myllyojan ja Mato-ojan silloilla, yhteensä 280 m³. Teräsbetonikantisista silloista valmistuivat seuraavat:

Myllyoja 7.0 m jm km	923 + 146 m
Hanhipuro 6.0 „ „ „	1 095 + 334 „
Mato-oja 6.0 „ „ „	1 125 + 827 „

Kertomusvuoden aikana on siltojen asennustöitä suoritettu seuraavasti:

Kaakamojoen 35.0 + 35.0 m jm ristikkosillan teräsjänneet asennettiin ja silta avattiin liikenteelle 24. 4.

Raumojoen sillan 35.0 m jänteen asennustelineet saatiin valmiiksi, teräsjänne asennettiin ja silta avattiin liikenteelle 21. 7.

Tengeliönjoen 45.0 + 45.0 + 21.0 m jm sillan asennustelineet saatiin valmiiksi, teräsjänteet asennettiin ja silta avattiin liikenteelle 1. 12.

Ounaskosken $2 \times 16.5 + 2 \times 35.52 + 70.56 + 71.4 + 70.56 + 35.52 + 2 \times 16.5$ m jm yhdistetyn rautatie- ja maantiesillan asennustyöt suoritettiin loppuun ja silta avattiin liikenteelle 26. 4.

Suutarinkorvan $35.0 + 3 \times 70.0 + 30.0$ m jm yhdistetyn rautatie- ja maantiesillan asennustyöt suoritettiin loppuun ja silta avattiin liikenteelle 26. 4.

Raudanjoen 60.0 m jm ristikkosillan keskeneräiset asennustelineet valmistuivat, asennustyöt suoritettiin ja silta avattiin liikenteelle 6. 11.

Kulusjoen sillan 21.0 m teräslevyjänne asennettiin. Vikajoki I 32.73 m jm ristikkosillan asennustelineet valmistettiin ja silta asennettiin siirtyen niitaustyö vielä osittain seuraavalle vuodelle.

Vikajoki II 42.0 m jm ristikkosillan asennustelineet valmistettiin ja asennustyö aloitettiin.

Misijoen 32.73 m jm ristikkosillan asennustelineet valmistuivat.

Pöyliönsalmen 21.0 m jm levysillan asennustyö suoritettiin ja silta avattiin liikenteelle 19. 9.

Kemijoen pääväylän $70.0 + 2 \times 84.0 + 70.0$ m jm yhdistetyn rautatie- ja maantiesillan edellisenä vuonna aloitettu asennustyö suoritettiin loppuun ja silta avattiin liikenteelle 24. 8.

Koivuväylän 60.0 m jm ristikkosilta asennettiin ja silta avattiin liikenteelle 24. 8.

Norvionväylän 60.0 m jm ristikkosillan asennustelineet valmistettiin, teräsjänne asennettiin ja silta avattiin liikenteelle 19. 9.

Käsmänjoen 60.0 m jm ristikkosillan asennustelineet valmistuivat.

Kiehimänjoen 84.0 m jm ristikkosillan asennustelineet valmistuivat ja sillan pystytys aloitettiin.

P ä ä l l y s r a k e n n e. Raidesoraa kuljetettiin normaaliradan junilla 35 000 m³. Uusia 30 kg/m kiskoja vaihdettiin 1.4 km ja raidetta tuettiin ja oioittiin 31 km, minkä lisäksi naulattiin 9 kpl vaihteita.

Aitaukset ja t i e t. Kursun ylikulkusiltaan liittyvä tiensirto ja Lakiängän tiensirto luovutettiin tieviranomaisille. Tietöitä jatkettiin Rovanie-

men asemalla ja Pajulan ylikulkusillan nousupenkeillä. Neljällä liikennepaikalla suoritettiin tasoituksia.

Huonerakennukset. Rovaniemen väliaikainen asematalo, varikkorakennus ja veturitalli sekä rata-autotalli rakennettiin ja luovutettiin asianomaisten osastojen käyttöön; vaunumiesten työ- ja varastohuoneen perustustyöt tehtiin. Erinäisissä asuin- ja liikennarakennuksissa suoritettiin laudoitus-, korjaus-, sisustus- ja maalaustöitä.

Rautatietutkimukset.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1950, 12 Pl.

XII: 6	mk	833 709: —
Myönnetty vuodelle 1951	„	2 000 000: —
	mk	2 833 709: —

Käytetty vuonna 1951	„	1 915 467: —
----------------------------	---	--------------

Siirtyy vuodelle 1952	mk	918 242: —
-----------------------------	----	------------

Suoritetut tutkimukset:

Oulun—Kuusamon ratasuunta.

Kesällä 1951 jatkettiin edellisenä vuonna keskeytyneitä tutkimustöitä, jolloin tutkitun 42 km lisäksi saatiin tutkituksi 50 km, eli ratalinja Pudasjärvelle saakka.

Maanselän—Kuhmon ratasuunta.

Maanselän—Kuhmon ratasuunnalla, jolla vuonna 1947 oli suoritettu metsähallituksen toimesta tutkimuksia kapearaiteista rataa varten, aloitettiin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön myönnettä tarvittavat varat syksyllä 1951 normaalariteisen radan edellyttämä täyskoneellinen tutkimus, joka keskeytettiin talven tulon vuoksi. Kertomusvuonna saatiin mainitulla ratasuunnalla tutkituksi 20 km.

Käytetyt määrärahat.

Vuonna 1951 käynnissä olleisiin rautatierakennuksiin ja radankorjauksiin niiden aloittamisesta alkaen vuosittain ja yhteensä käytetyt rahamäärät samoin kuin niihin ja rautatietutkimuksiin vuonna 1951 käytetyt varat ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Vuosi	Kontiomäki— Taivalkoski	Suolahti— Haapajärvi	Orivesi— Jämsä	Joensuu— Kovero	Sillinjärvi— Juankoski	Murtomäki— Otanmäki	Pohjois-Suomen radan- korjaukset
1938	44 313 178: —	1 601 382: —	491 053: —				
	vv. 1934—1938						
1939	29 912 353: —	10 081 576: —	11 861 449: —				
1940	4 443 701: —	6 333 869: —	16 931 281: —				
1941	3 867 966: —	5 027 573: —	19 759 320: —				
1942	5 391 173: —	6 348 928: —	19 493 313: —				
1943	6 373 486: —	6 333 637: —	12 097 374: —				
1944	4 031 845: —	4 050 136: —	14 468 874: —				2 883 980: —
1945	3 958 285: —	5 189 915: —	49 228 700: —				296 997 938: —
1946	—	11 195 484: —	65 452 150: —				326 454 944: —
1947	—	8 529 765: —	80 948 931: —				339 537 032: —
1948	—	15 428 320: —	189 617 400: —				258 442 627: —
1949	989 757: —	132 613 904: —	285 250 322: —	17 020 947: —	13 865 126: —		365 733 237: —
1950	29 885 969: —	228 650 716: —	237 431 230: —	171 893 800: —	143 779 350: —		659 633 999: —
1951	123 342 409: —	267 274 717: —	226 064 328: —	84 255 733: —	96 066 871: —	80 961 910: —	429 736 746: —
	256 510 122: —	708 659 922: —	1 229 095 725: —	273 170 480: —	253 711 347: —	80 961 910: —	2 679 420 503: —

Yhteensä vuonna 1951:

Rautatierakennukset ja radankorjaukset 1 307 702 714: —

Rautatietutkimukset 1 915 467: —

IV. Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.

V. 1949.

Vetureita ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt. Vuonna 1947 aloitettua veturien öljylämmityksen kokeilua jatkettiin kertomusvuonna, jolloin oli käytännössä öljylämmitteisinä viisi Pr1-sarjan, neljä Pr2-sarjan ja yksi Hrl-sarjan veturi. Kivihiilen saantimahdollisuuksien parantuminen toisaalta ja polttoöljyn hinnan jatkuva nousu toisaalta antoi aiheen rajoittaa veturien öljylämmitykselle muuttamisen yllämainittuihin kymmeneen veturiin.

Veturien käyttökoneiston osien voitelua varten oli vuonna 1946 suunniteltu öljyä säästävät neulavoitelulaitteet, jotka kuitenkin oli pakko poistaa vaihtovetureista ja paikallisliikennevetureista siitä syystä, että neulavoitelulaite ei syötä öljyä riittävästi niissä vetureissa, jotka joutuvat usein pysähtymään tai kulkevat pienellä nopeudella. Mainituista vetureista poistetut neulavoitelulaitteet korvattiin aikaisemmin käytetyillä öljysydämillä. Akselilaakerien voitelussa oli vuonna 1946 niinkään voiteluöljyn säästämiseksi otettu käytäntöön n. k. alavoitelujärjestelmä osassa vetureita. Kertomusvuonna jatkettiin järjestelmän soveltamista Hk3-, Hk5-, Hv4-, Vk2- ja Vk3-vetureihin ja laadittiin tarvittavat muutospiirustukset.

Työpiirustusten laatiminen Tv3-tavarajunan veturia varten saatiin päätökseen. Laadituista piirustuksista mainittakoon varsinkin tenderin rulla-akselilaakerisovitukseen liittyvät piirustukset sekä veturin kokoonpanopiirustus.

Yhdysvalloista ostetuissa Tr2-vetureissa ei alunperin ollut lainkaan männänvarren etupään ohjausta, joka suunniteltiin näille vetureille männän täydellisen ohjauksen saavuttamiseksi. Vetureissa oli männänvarren tiivisteinä amerikkalaiset n. k. King-tiivisteet, joista ei ollut olemassa minkäänlaisia piirustuksia käytettävissä korjaustöiden suorittamista varten. Sen tähden laadittiin kyseisten tiivisteiden työpiirustukset. Höyrykattilan Baldwin-varoventtiilistä laadittiin samoin piirustukset. Venttiilijalustan korjausten yhteydessä tapahtuvan osien käsittelyn helpottamiseksi osoittautui tarpeelliseksi tehdä hytin kattoon venttiilijalustan yläpuolelle luukku, josta myös laadittiin työpiirustukset. Lisäksi laadittiin mainituille vetureille muitakin millimetri-mitoituksella varustettuja piirustuksia, jotka selvensivät ja täydensivät alkuperäisiä, amerikkalaisia tuumamitoin varustettuja piirustuksia.

Yhdysvalloista ostettujen Vr4-veturien mukana seurasi ainoastaan piirustusten fotostaattijäljennökset, joista ei voida ottaa uusia jäljennöksiä. Näin ollen jouduttiin piirtämään uudelleen tärkeimmät piirustukset käyttökoneistosta, pyöräkerroista, jarrulaitteesta, sylinteristä, höyrykattilasta ja sen varustamista mainittujen fotostaattijäljennösten usintoina.

Tr2-vetureissa käytettyjen männänvarren King-tiivisteiden osoittautuessa hyviksi käytössä alettiin vastaavanlaatuisten tiivisteiden suunnittelu myös Hrl-vetureille. Lisäksi laadittiin piirustukset Hrl- ja Tr1-veturien tenderien pyöräkertojen laakeroinnin muuttamisesta rulla-akselilaakerisovitusta varten.

Suunnilleen ensimmäisen maailmansodan ajoista lähtien on meillä käytetty veturien pyöräkertojen

kammen- ja kytkintappien aineena nuorrutettavaa kromi-nikkeliterästä, joka noina aikoina syrjäytti suuremman lujutensa ja kovuutensa ansiosta siihen saakka näiden osien aineena käytetyn tavallisen hiili-teräksen. Vieläkin paremman kulutuskestävyyden saavuttamiseksi kehitys on sitemmin muissa maissa johtanut siihen, että nuorrutettavan krominikkeliteräksen asemasta on alettu käyttää kyseiseen tarkoitukseen hiilityskarkaisu- eli n. k. pintakarkaisuterästä. Kun aineenlaadun vaihtaminen on osoittautunut ilmeisen aiheelliseksi veturien käytön yhä tehostuessa, päätettiin meilläkin siirtyä hiilityskarkaisu- kammen- ja kytkintappien käyttöön. Tätä varten oli laadittava uudet työpiirustukset ja työ aloitettiin ensiksi Hv1-, Hv2- ja Hv3-veturien osalta. Mainituille vetureille laadittiin myös hitsatun terästulipesän piirustukset. Hitsatun rakenteen johdosta pienenevät kustannukset huomattavasti entisiin niit- tuihin rakenteisiin verrattuna.

Halkolämmitteisten vetureiden tendereitä varten on alustavien kokeilujen jälkeen suunniteltu n. k. vyöry- tysportti, joka halkojen vyörytysannossa korvaa mu- ten tarvittavan etupölyn.

Veturikäytössä tarvittavan hiekan antamista var- ten on erikoistytönä laadittu piirustukset hiekananto- laitoksesta. Laitos toimii niin, että kuivattu ja seu- lottu hiekka nostetaan paineilman avulla tornissa ole- vaan varastosäiliöön, josta se tarvittaessa valutetaan laskuputkia pitkin veturin hiekkasäiliöön. Itse hie- kanantolaitosten rakentaminen on siirtynyt myöhem- min toteutettavaksi.

Laadituista standardipiirustuksista mainittakoon uusitut piirustukset hytin ikkunoista sekä sylinterin ilmanimu- ja varoventtiileistä. Injektorien piirustuk- sista mainittakoon 8.5 mm Sellers- ja 9 mm Fried- mann-RST-injektoreita ja Metcalf-poisotohöyryinjek- toria, luokka H/J varten laaditut piirustukset.

Uusien veturien valmistusta Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus Osake-Yhtiössä ja Lokomo Oy:ssä valvottiin. Kotimaisissa veturitehtaissa valmistui Lokomo Oy:ltä 6 kpl käsittävästä Hrl-veturien ti- lauksesta vuodelta 1943 jäljelläolleet 2 veturia, joilla suoritettiin asiaankuuluvat koeajot. Tanskasta A/S Friehs'iltä vuonna 1946 tehdystä 20 kpl Tk3-veturin tilauksesta suoritettiin Hyvinkään konepajalla koot- tujen 12 veturin lopullinen vastaanotto ja koeajot. Yhdysvalloista vuonna 1948 ostettujen 24 kpl Vr4- veturin osalta suoritettiin kahden Helsingin kone- pajassa kootun veturin lopullinen vastaanotto ja koe- ajot.

Joulukuun 3 päivänä sattuneen Pr2-veturin n:o 1802 höyrykattilan räjähdysen johdosta suoritettiin tutkimus räjähdysen syiden selville saamiseksi. Tut- kimuksen laajuuden ja erikoisuuden vuoksi siirtyi tämän työn päättäminen seuraavalle vuodelle.

Vaunuja ja niiden rakenteen parantamista koske- vat suunnittelutyöt. Vuonna 1949 jatkettiin säiliö- vaunuja koskevia töitä mm. täydentämällä edellisenä vuonna suunnitellun 2-akselisen 16 m³:n polttoöljyn- kuljetusvaunun piirustuksia. Päätökseen saatiin ker- tomusvuonna aloitetun, rautateiltämme aikaisemmin

puuttuneen, 3-akselisen 25 m³:n polttoöljynkuljetusvaunun suunnittelu- ja piirustustyö.

Muista tavaravaunuja koskevista töistä mainittakoon, että 120 tonnin suurkuormaavaunun suunnittelutyötä jatkettiin. Lämmin- ja jäähdytysvaunujen sekä osaan tällaisiin vaunuihin sijoitettavien lihan- kuljetuksessa tarvittavien laitteiden suunnittelu saatettiin loppuun.

Henkilövaunujen osalle tulleita suunnittelutöitä oli englantilaisen Stonen vaunuvalaistuslaitteen sijoitusta 4-akselisiin vaunuihin tarkoittavien piirustusten laatiminen. Suunnittelutyötä tehtiin myös 4-akselisten matkustajavaunujen aluskehyksen päädyn vahvistamiseksi, koska entinen rakenne oli osoittautunut puskimien kohdalla ilmenneistä taipumista päätellen liian heikoksi. Edellämäinitun lisäksi henkilövaunut, erikoisesti konduktöörivaunu, litt. Fo ja III lk:n päivävaunu, litt. Ei vaativat muutenkin verrattain paljon suunnittelu- ja piirustustyötä.

Erikoisvaunut, yksipuolinen lumiaura ja vanhalla avonaisen tavaravaunun aluskehyselle suunniteltu

jäähöylä, vaativat varsin paljon suunnittelu- ja piirustustyötä.

Yleisluontoisina töinä laadittiin vaunuja varten mm. pyörästöjä koskevia piirustuksia ja suunniteltiin uusi, entistä vahvempi vetokoukku, jonka pienin murtokuormitus on 100 tonnia.

Muunlaisia vähäisempiä erikoistehtäviä olivat mm. Ga- ja Gt- sekä Gb- ja Gd-vaunuihin haarukkatrukkien käytön kokeilua silmälläpitäen laaditut kuormaussiltapiirustukset.

Moottorivaunujen ja -vetureiden käyttökoneistojen erikoisosien piirustusten laadintaa jatkettiin edelleen. Myös rata-autoja varten tarpeellisia pyörästöjä koskevia piirustuksia tehtiin.

Työjärjestyksen mukaisesti tehtiin tarjoustiedusteluja ja käsiteltiin saatuja tarjouksia mm. uusien moottorivaunujen hankkimiseksi. Edelleen huolehdittiin vastaanottotarkastuksista, jolloin mm. valvottiin uusien vaunujen ja niiden pyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajassa sekä erilaisten laitteiden valmistusta ja hankintaa yksityisissä konepajoissa.

Liikkuvan kaluston korjaus vuonna 1949.

	Korjattu liikkuvaa kalustoa											
	Vetureita ja moottorivaunuja				Henkilövaunuja ¹⁾			Tavaravaunuja				
	Täys- korjaus	Väl- korjaus	Pika- korjaus	Vaun- korjaus	Täys- korjaus	Pika- korjaus	Vaun- korjaus	Täys- korjaus	Väl- korjaus	Pika- korjaus	Vaun- korjaus	
<i>Pääkonepajat</i>	314	285	354	40	1 066	709	11	5 707	1 513	6 184	79	
Hyvinkää	2	11	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Helsinki	98	53	204	7	—	—	—	—	—	—	—	—
Pasila	13	11	8	3	870	410	—	2 086	—	1 587	—	—
Turku	47	29	13	3	73	83	—	705	529	2 318	—	—
Vaasa	52	64	31	9	24	38	1	548	143	260	11	—
Oulu	26	29	58	6	45	115	10	1 077	203	1 123	68	—
Kuopio	76	88	10	12	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieksämäki	—	—	10	—	54	63	—	1 291	638	896	—	—
<i>Varikot</i>	—	—	6 865	89	—	11 644	32	—	4 077	45 698	382	—
I varikkojakso	—	—	1 720	16	—	6 830	2	—	1 900	19 598	92	—
II »	—	—	1 192	12	—	1 261	12	—	1 651	7 543	90	—
III »	—	—	1 324	—	—	899	3	—	23	2 658	29	—
IV »	—	—	2 629	61	—	2 654	15	—	503	15 899	171	—
Yhteensä	314	285	7 219	129	1 066	12 353	43	5 707	5 590	51 882	461	—

Konepajat: Valtionrautateiden pääkonepajoja oli vuoden 1949 alussa 6, nimittäin Helsingissä, Pasilassa, Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Kuopion konepajan alaisena toimii toistaiseksi Pieksämäen vaunukorjauspaja ja Helsingin konepajan osana toimi ns. Karjalan konepaja Hyvinkäällä heinäkuun 21 päivään saakka, jolloin se yhdistettiin Hyvinkään pääkonepajaan. Hyvinkään uuden pääkonepajan aloitettua toimintansa heinäkuun 1 päivänä oli valtionrautateiden pääkonepajojen luku vuoden 1949 lopussa 7. Konepajain toiminta kertomusvuonna on pääasiallisesti ollut edellisen vuoden työskentelyn jatkoa, kohdistuen liikkuvan kaluston kunnossapitoon ja uusimiseen. Erinäisiä töitä on vuonna 1949 suoritettu yllä olevan taulukon mukaisesti.

Paitsi näitä töitä on pääkonepajoissa suoritettu muitakin töitä, joista erityisesti mainittakoon seuraavat:

Helsingin konepajassa on toimitettu 115 täys- ja 19 sisäpuolista kattilankatsastusta. 43 höyrykattilaa on korjattu ja lähetetty toisiin konepajoihin. Kattilakorjauksien yhteydessä on tehty 21 uutta tulipesää ja 37 tulipesää osittain uusittu sekä 13 953 tuli- ja lieskaputkea uusittu ja jatkettu. Valmistettu 84 veturin savutorvea, 8 karja-auraa, 12 vesiviskuria ja 3 kaasunkuljetusvaunun säiliötä sekä korjattu 379 veturin savutorvea, 105 karja-auraa, 123 veturin tenderiä, 883 ilmapumppua, 548 voidepumppua ja 2 kaivinkonetta. Pajassa on valmistettu mm. 4 533 puskimen päätä, 106 välipuskinta, 106 veto-

¹⁾ Henkilövaunujen lukumäärään sisältyy myös posti-, ravintola-, junailija- ja matkatavaravaunut.

koukkua, 65 kierto- ja kytkintankoa, 5 715 jousilaat-
taa, 23 johtokiskoa, 58 höyrykuvun rengasta, 86 män-
nänvartta, 5 250 voidekalkalaa ja 708 teräskankea
sekä korjattu 2 534 veturin ja 15 007 vaunun kannas-
tusta. Rakennettu lämmitys-, vesi- ja viemäri-
johtoja Virasojan, Tampereen, Tornion, Vilppulan,
Parolan, Lappeenrannan ja Kotkan asemille. Asen-
nettu Kokkolan neljän asuintalon ja Äänekosken
autotallin lämmityslaitteet, Toijalan aseman ja posti-
talon W.C:t johtoiineen, Kemin öljyvaraston säiliö
ja putkisto sekä Kotkan öljysäiliöiden lämmitysput-
kistot. Asennettu Hyvinkään konepajan höyrykattil-
ain syöttövesi- ja höyryjohtot säiliöineen ja pump-
puineen, samoin höyrykattiloiden polttoainejohdot
säiliöineen ja pumppuineen sekä kemikaliosäiliöt joh-
toineen. Kuluksen, Misin, Koivun ja Joutsijärven
vesitorneihin asennettu säiliöt ja lämmityslaitteet
putkistoiineen sekä Kannuksen asemalle vesiviskuri
johtoiineen. Imatran tavara-asemalle asennettu uusi
lämmityskattila ja Hankasalmen sahan huoltoraken-
nukseen ja varastoon lämmityslaitteet. Terästä on
konepajassa käytetty kaikkiaan 839 tonnia, josta pa-
jassa 355 tonnia. Valimossa on valettu 11 172 vetu-
rin ja vaunun laakeripesää, 2 785 laakeripesän kantta,
163 063 jarrutönkkää ja -anturaa, 24 sylinterin
kantta, 247 luistia ja luistinhäkkiä, 1 750 männän
jousirengasainesta, 627 tulipesänluukkujen kehystä,
22 269 arinarautaa, 125 vesiviskurin osaa, 20 023 vaih-
teen välitönkkää, 2 872 jarrulaitteen osaa, 28 retort-
tia ja 13 tulistimen höyrynkokoojaa. Kaikkiaan va-
lettu 4 016 tonnia takkirautaa ja 67.2 tonnia messin-
kivalua.

Pasilan konepajassa on valmistettu seu-
raavat määrät 4-akselisia vaunuja: 17 III lk:n päivä-
vaunua, 5 kondutööri-vaunua ja 1 opetus- ja koe-
vaunu; 3-akselisia vaunuja: 30 säiliövaunua; 2-
akselisia vaunuja: 600 avonaista tavaravaunua, 250
katettua tavaravaunua, 10 matkatavaravaunua, 25
lämmi- ja jäähditysvaunua, 25 lihankuljetusvaunua,
3 kaasunkuljetusvaunua ja 15 AIV-liuosvaunua sekä
3 lumiauraa. Uudelleen rakennettu 66 avonaista ta-
varavaunua ja 43 katettua tavaravaunua. Valmis-
tettu 3 kääntöpöytää ja 21 veturitallin ovea sekä
korjattu 1 kääntösilta, 1 dieselveturi, 1 kaivinkone ja
1 lumiaura. Käytetty terästä kaikkiaan 5 579 tonnia,
josta pajassa 567 tonnia ja pultti- ja niittiasastolla
858 tonnia. Valettu messinkivalua 36.6 tonnia.

Turun konepajassa on toimitettu 46 täys-
ja 16 sisäpuolista kattilankatsastusta. Toisiin kone-
pajoihin on lähetetty 16 korjattua höyrykattilaa.
Valmistettu 61 paria raidepuskimia, 13 kapearaide-
vaihdetta, 612 vaihteenkieltä, 547 vaihteen risteystä,
462 vastakiskoa, 326 vaihteen asetinta ja 7 412 kpl
muuta vaihteen osia, korjattu 6 paria raidepuskimia,
108 vaihteenkieltä ja 109 vaihteen risteystä, valmis-
tettu 2 874 kg muttereita ja pultteja, 2 692 eri-
kokoista kannua, 19 sankoa, 400 palokippoa, 2 154
lampua ja lyhtyä, 21 vaatekaappia, 40 resiinaa,
600 rikkalapiota, 258 ruuvikytkintä sekä korjattu
2 134 veturin ja vaunun kannatusjousta. Terästä on
konepajassa käytetty kaikkiaan 614 tonnia, josta
pajassa 244 tonnia ja messinkivalua valettu 16 ton-
nia.

Vaasan konepajassa on toimitettu 15 täys-
ja 25 sisäpuolista kattilankatsastusta ja kattilan-
korjauksien yhteydessä asennettu yhteensä 4 227
uutta tuli- ja lieskaputkea, valmistettu 290:n halko-
mittavaunun rautaosat sekä korjattu yhteensä 2 074

veturin ja vaunun kannatusjousta. Terästä on käy-
tetty kaikkiaan 74.4 tonnia, josta pajassa 49.1 ton-
nia ja messinkivalua valettu 17.2 tonnia.

Oulun konepajassa on toimitettu 3 täys-
ja 13 sisäpuolista kattilankatsastusta, valmistettu 2
teräspalkkimaantiesiltaa, 2 nosturin laahaushakaa
lisälaitteineen, 1 halonvyörytysvaunun vetoteline,
1 130 kapearaidesidekiskoa, 10 3-pyöräresiinaa, 5 kuor-
maussiltaa, 15 lumentyöntölapiota, 1 käsikäyttöinen
leikkauskone, 1 tuliputkimankeli ja 50 moukaria.
Korjattu 11 lumiauravaunua, 4 rata-autoa, 7 kuorma-
autoa, 5 betoninsekoituskonetta, 3 vintturia, 7 väki-
vipua, 2 kaivinkoneen kattilaa, 3 kaivinkoneen kau-
haa varsineen, 2 nosturin laahauskauhaa, 3 poltto-
moottoripumppua, 23 halonsahauskonetta, 10 resiinaa
ja 12 paloruiskua. Terästä on käytetty 93.7 tonnia,
josta pajassa 34.5 tonnia ja messinkivalua valettu
11.6 tonnia.

Kuopion konepajassa ja sen alaisena toi-
mivassa Pieksämäen vaununkorjauspa-
jassa on toimitettu 38 täys- ja 32 sisäpuolista
kattilankatsastusta, valmistettu yhteensä 793 veturin
kiertokangen ja kytkintangon laakeria, 9 kiertokan-
kea, 18 kytkintankoa, 15 välikytkintä, 25 välipus-
kinta, 220 voidekuppia ja 14 avovaunun rautapyl-
vään oikaisulaitetta sekä korjattu 261 veturin kan-
natusjousta, 42 jarrukolmiota, 53 vetokoukkua, 24
puskinta, 31 ruuvikytkintä, 153 jarrukenkää, 1 höyry-
akkumulaattoriveturi, 20 resiinaa, 3 lumiauraa ja
36 kärryä. Terästä on käytetty kaikkiaan 167 ton-
nia, josta pajassa 70 tonnia ja messinkivalua valettu
28.2 tonnia.

Hyvinkään konepajassa on suoritettu
12:n Tanskasta ostetun veturin kokoonpano sekä
tehty konepajan käyntiin saattamiseksi välttämättö-
miä kunnostamis- ja asennustöitä ja valmistettu
suuri määrä erilaisia laitteita, joista tärkeimpinä
mainittakoon: lipeänkeittoallas, valkometallin sul-
atusuuni, pajan kuumennusuuni, 5 ahjoa, 14 tenderin
ja kattilan alusvaunua, 22 veturin korjausalustaa
sekä joukko työpöytiä ja hyllyjä.

Selontekovuoden aikana on pääkonepajoissa työ-
tehon parantamiseksi suoritettu pienempiä laajennus-
töitä sekä hankittu uusia koneita ja laitteita, joista
huomattavimpina toimenpiteinä tässä suhteessa mai-
nittakoon:

Helsingin konepajaan on hankittu 5 hio-
makonetta, 2 sähköhitsauskonetta, 2 sähkönosturia,
1 jysinkone, 1 leikkauskone, 2 penkki-
porkonetta, 1 pistohöyläyskone, 1 riippuseula, 1 sahauskone,
2 pikasorvia, 1 sähkömoottori ja 1 sahanterän teroi-
tuskone.

Pasilan konepajaan on hankittu 5 penkki-
hiomakonetta sekä henkilövaunujen pikakorjausosa-
stolla suoritettu raiteenmuutoksia ja aluskehysosastolle
asennettu ilmanvaihtolaitteet.

Turun konepajaan on hankittu 1 sähkö-
hitsauskone, 1 sähköniitinkuumentaja ja 6 ruuvi-
väkipöytä. Vaihdosastolle on järjestetty uusi pesu-
ja pukuhuone sekä hitsauskoppi ja varastoalueelle
rakennettu uusi 30 m pituinen raide. Kattilaosastolla
rakennettu kanavat paineilma- ja sähköjohtoja var-
ten, parannettu yleisvalaistusta ja rakennettu suoja-
katos telinelaudoille. Konepajan pihalle on raken-
nettu 1 000 kg:n kiinteäpöytäinen kääntönosturi ja
3 uutta polkupyörätelinettä sekä noin 100 m uutta
lankkutietä.

Vaasan konepajaan on hankittu 3 pikasorvia, 1 leikkauskone, 1 kiilloituskone ja 1 ilmanpuristuskone. Pajarakennuksen yhteyteen on rakennettu 10.7 m × 6.6 m suuruinen sivurakennus messinkivalimoa varten. Konepajan alueella olevasta autotallista on eristetty kivisellä väliseinällä yksi pilttuu, joka sitten väliovella yhdistettiin työkaluosastoon. Tällä tavalla muodostettuun uuteen osastoon on sijoitettu työkaluosaston hiomakoneet ja karkaisuvälineet.

Oulun konepajaan on hankittu 3 pylväsporakonetta, 2 penkkihiomakonetta ja 1 sähköniitinkuumentaja. Viilauosaston sivuun on rakennettu laudoista 49.1 m² suuruinen, kolme huonetta käsittävä rakennus, josta kaksi huonetta on varattu työnjohtajain konttoreiksi ja yksi läkkiseppäin työhuoneeksi. Konetyöosaston vapauttamiseksi viilauosastolta sinne menevästä pölystä ja kuuluvasta melusta rakennettiin näiden osastojen väliin puinen väliseinä — pinta-alaltaan 76.2 m². Uuden pesu- ja pukuhuoneen rakentamista jatkettiin, niin että vain sisä- ja sisustustyöt jäivät vielä kesken.

Kuopion konepajaan on hankittu 2 sähkömoottoria. Konepajakoulurakennuksesta on jatkamalla ja uudelleen sisustamalla tehty erillinen konttorirakennus. Pieksämäen vaunukorjaus-

pajaan on hankittu 1 sähköhitsauskone, 1 oikohöyläkone, 1 poraus- ja talttauskone, 1 puusorvi ja 1 työkalujen hiomakone sekä rakennettu vaunuvaaka.

Hyvinkäällä konepajalla oli vuoden lopussa valmiina ja osittaisessa käytössä veturikorjaamorakennus, pajarakennus ja lämpö- ja voimakeskus sekä tärkeimmät näihin kuuluvat laitteet, kuten höyrykattilat, nostorانات, sähkölaitteet yms. Seuraavat työkalukoneet hankittiin: 12 kärkisorvia, 1 shapingkone, 1 kylmäsaaha, 4 metallijyrsinkonetta, 1 työkaluhiomakone, 1 terienteroituskone, 1 kovametallien hiomakone, 6 penkkihiomakonetta, 1 karusellisorvi, 2 pylväsporakonetta, 3 sähköhitsauskonetta, 1 ilmanpuristinkone, 1 puujyrsinkone, 1 pyörösaaha, 1 talttauskone, 1 oikohöyläkone, 1 tasohöyläkone, 1 teollisuuspölynimuri ja täydelliset ruiskumaalauslaitteet.

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päiväisin työviikoin. Yleensä on työskennelty yhdessä vuorossa, kuitenkin on eräillä osastoilla työskennelty kahdessa vuorossa sekä tehty ylityötä.

Tunneiksi laskettuna oli varsinaisten työntekijäin ja oppilaiden työssäoloaika sekä pääkonepajoissa että varikkokorjauspajoissa ja Riihimäen sähkökonepajassa seuraava:

	Työtuntien luku		
	V. 1949	V. 1948	V. 1947
Pääkonepajoissa	9 538 903	8 592 259	8 793 562
Varikkokorjauspajoissa	1 604 410	1 477 434	1 320 282
Sähkökonepajassa	101 455	113 083	104 527
Yhteensä	11 244 768	10 182 776	10 218 371

Valmistearvo oli selontekovuonna seuraava:

	Valmistearvo mk		
	V. 1949	V. 1948	V. 1947
Pääkonepajoissa	2 461 663 854	1 891 778 297	1 333 921 825
Varikkokorjauspajoissa	253 496 262	203 431 545	85 343 717
Sähkökonepajassa	10 291 314	10 860 131	6 786 265
Yhteensä	2 725 451 430	2 106 069 973	1 426 051 807

Työntekijöitä ja oppilaita oli konepajoissa yhteensä vuoden 1949 päättyessä:

	Työntekijäin luku		
	V. 1949	V. 1948	V. 1947
Pääkonepajoissa	4 187	4 017	3 938
Varikkokorjauspajoissa	877	952	1 108
Sähkökonepajassa	136	144	110
Yhteensä	5 200	5 113	5 156

Konepajakouluista valmistui 44 veturinlämmittäjää ja 17 ammattimiestä. Uusia oppisopimuksia tehtiin 48 veturinlämmittäjä- ja 27 ammattioppilaan kanssa.

Sähkölaitokset ja laitteet. Kertomusvuoden aikana päätettiin varustaa sähkölaitteilla seuraavat 11 liikennepaikkaa: Heinävesi, Hiekkalahti, Höytämö,

Kasuri, Kohtavaara, Koitsanlahti, Lehmo, Länkipohja, Oulunlahti, Tiviä ja Uusikaarlepyy. Sähköistettyjä liikennepaikkoja oli vuoden päättyessä 528.

Eduskunnan myönnettyä määrärahoja maaseudun sähköistämisen tukemiseen harvaan asutuilla seuduilla on Pohjois- ja Itä-Suomeen perustettu uusia sähkölaitoksia, jolloin rautateillekin on avautunut mah-

dollisuus sähköistää huomattava määrä liikennepaikkoja, joille tähän asti ei ole ollut mahdollisuutta saada sähkövirtaa. Tämän laajasuuntaisen maaseudun sähköistämisen johdosta rautatiet ovat voineet laatia jo tähän mennessä suunnitelman, joka aluksi käsittää sähkövalaistuksen käytäntöön ottamisen noin 50 rautatieliikennepaikalla. Tämä merkitsee huomattavaa sosiaalista parannusta myös näillä liikennepaikoilla asuvien rautatieliikenteen asuintiloihin.

Uudet sähkölaitokset ovat ryhtyneet maaseudun sähköistämiskomitean suositteleman esityksen mukaisesti noudattamaan ns. tariffiysikköjärjestelmää, jonka mukaan kuluttajat suorittavat käyttöönsä tulevien tariffiysikkömäärien perusteella linjarakennuskustannusten korvaukseksi ns. liittymismaksuja sekä varsinaisen kulutusmaksun lisäksi samoin tariffiysikköjen perusteella määrättävän vuotuisen perusmaksun. Eduskunta on myöntänyt rautatiehallituksen käytettäväksi em. liittymismaksujen suorittamiseksi kertomusvuodelle 10 milj. markkaa. Lisäksi on rautatiehallituksen käytettävissä ollut kuluneen vuoden aikana tätä tarkoitusta varten edelliseltä vuodelta siirtynyt 2 milj. markkaa.

Ennestään sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista uudis- ja uusimistöistä mainittakoon seuraavat:

Hyvinkään uuden konepajan vahva- ja heikkovirta-asennustöitä on jatkettu huomattavassa mittakaavassa. Vuoden aikana valmistuivat mm. jo vuonna 1946 Oy Strömberg Ab:ltä tilatut suurjännitekytkin- ja jakolaitteiden hankinta- ja asennustyöt ja tämän hankinnan vastaanottotarkastus pidettiin 14. 12. 1949. Konepajan muuntajista on asennettu paikoilleen 8 kappaletta. Hyvinkään konepajalla otettiin 35 kV-jännite käytäntöön 8. 10. 1949. Puhelin-, henkilö-, palveluskutsu- ja työaikakellolaitteiden asennus- ja hankintatyöt valmistuivat osittain.

Usealla liikennepaikalla on ratapihavalaitusta vuoden kuluessa lisätty ja uusittu käytettävissä olleitten määrärahojen puitteissa. Näistä mainittakoon Hangon, Pasilan, Peipohjan, Riihimäen ja Vaskiluodon ratapihavalaituksen lisääminen, Haapamäen ratapihavalaituksen osittainen uusiminen kahdella valonheitinvalaistuspylväällä. Tampereen asemaratapihavalaituksen uusiminen kahdella valonheitinvalaistuspylväällä pantiin alulle, samoin Tampereen Viinikan ratapihalle tuleva yhden valonheitinpylvään asennustyöt. Hyvinkään ratapihavalaituksen suurehko lisätyöt valmistuivat ja sanotun ratapihan liityntäjohtojen kaapelointityöt aloitettiin. Määrärahojen niukuuden takia saatiin Kotkan ratapihavalaitusta uusittua vain matkustajalaiturien osalta käyttäen ns. vaijerilamppuvalaistusta -rautapylväin. Samalla muutettiin kaksi pääjakokeskusta suurehkoiksi valurautakoteloiduiksi jakokeskuksiksi.

Valaistus- ja voimajohtojen uudelleen järjestelyä suoritettiin mm. Haapamäellä, Kontiomäellä, Lappeenrannassa ja Virasojalla. Kouvolan ratapihan toiseen muuntoasemaan liittyvät kaapelointityöt saatiin suurin piirtein valmiiksi. Samoin edellisenä vuotena aloitettuja Hankasalmen sahan alueen kaapelointitöitä jatkettiin ja nekin saatiin suurimmaksi osaksi loppuunsuoritetuiksi.

Tehon tarpeen jatkuvasti noustua Pasilan konepajalla ja VR:n Helsingin voima-aseman ja Pasilan konepajan välisen suurjännitekaapelin osoittautuessa poikkipinnaltaan riittämättömäksi, asennettiin tälle välille uusi kymmenen kV:n $3 \times 95 \text{ mm}^2$ poikkipin-

tainen maakaapeli. Vaasan konepajan lisääntyneen tehontarpeen tyydyttämiseksi ja samalla jännitteen muuttamiseksi 380/220 V laadittiin suunnitelma. Kokkolan liikennepaikan vaihtovirtaan siirtymistyöt pantiin alulle.

Erinäisiä sähköasetelmatöitä suoritettiin useilla liikennepaikoilla. Mikkelin liikennepaikalla uusittiin veturitallin liityntä ja osa veturitallin asetelmista sekä rakennettiin sähköistetty halonantolava. Tampereen varikon uuden korjauspajan sähköasetelmatyöt valmistuivat. Helsinkiin, Lappeenrantaan, Ouluun ja Seinäjoelle rakennettuihin 24 huoneiston asuintaloihin asennettiin sähköasetelmat. Kemijärven ja Rovaniemen liikennepaikoilla jatkettiin jälleenrakennus- ja uudistöitä.

Hämeenlinnan liikennepaikalle hankittiin äänenvahvistuslaitteet.

Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuslaitteilla jatkettiin. Vuoden aikana valmistui 29 henkilövaunua täydellisiin valaistuskoneistoin. Sähkövalaistuja vetureita valmistui 74 kappaletta. Vuoden lopussa oli 394 täydellisiin valaistuskoneistoin varustettua vaunua ja 65 ns. liitevaunua sekä 21 keskusvalaistua vaunua. Sähkövalaistuja vetureita oli vuoden lopussa 268, joista 7 keskusvalaistua.

Yksi Porkkalan alueen kautta kulkevista junarungoista varustettiin sähkötulettimilla.

Eri liikennepaikoilla on suoritettu pienehköjä vahva- ja heikkovirtalaitteiden lisäys- ja uudistustöitä, joiden kustannukset työtä kohden eivät ole ylittäneet 100 000 markkaa, vahvavirtatöitä 159 yhteensä 1 004 305.55 markan arvosta ja heikkovirtatöitä 62 yhteensä 260 242.20 markan arvosta.

Vuoden 1949 aikana puhelinjohtojen pituus lisääntyi 915, opastinjohtojen 75 ja lennätinjohtojen väheni 155 johdinkilometrillä. Puhelinkeskuspöytien ja koneiden lukumäärä lisääntyi 6, puhelinkoneiden 97 ja lennätinkoneiden väheni 20.

Rautateiden viesti- ja vahvavirtapylväslinjojen vuosikorjaustyöt suoritettiin täyskorjauksena 3 230, kevytkorjauksena 1 001, taajennuksena 52 sekä siirtona ja taajennuksena 76 ratakilometrillä. Tällöin pystytettiin 6 893 viesti- ja 1 163 vahvavirtapylvästä sekä 1 239 viesti- ja 388 vahvavirtapylvään tyvenvahviketta ja siirrettiin 582 viestipylvästä. Vuoden 1950 pylväsvaihtoa varten merkittiin 9 053 pylvästä. Kaapeliasennustöitä suoritettiin 33 sekä sähköisiä opastin- ja turvalaitetöitä 36 eri liikennepaikalla. Rautateiden viesti- ja opastinjohtoja kunnostettiin 28 279.6 johdinkilometriä sekä posti- ja lennätinlaitoksen johtoja 40 457.5 johdinkilometriä eli yhteensä 68 737.1 johdinkilometriä.

Sähkökonepajassa korjattiin vuoden 1949 aikana 1 060 akkumulaattoria ja paristoa, 2 564 heikkovirtalaitetta, 18 lasku- ja kirjoituskonetta, 658 leimasinta, 37 lennätinkonetta, 106 lyijykepihtiä, 215 merkinanto- ja turvalaitteiden osaa, 241 puhelinkonetta, 33 puhelinkeskusta, 83 radiolaitetta, 55 seinä- ym. kelloa, 110 sähkömoottoria, 784 vahvavirtalaitetta, 956 paine-, nopeus- ja tulistusmittaria sekä 8 439 sekaista kojetta.

Sähkökonepajassa valmistettiin 4 havaintoväline-sarjaa, 400 hyllyä, kaappia ja laatikkoa, 2 häiriönvaimennuslaitetta, 48 johtoränniä, 15 jakkaraa, tuolia ja paperikoria, 2 kaapeli- ja käämimiskelaa, 16 kaapelinpäätettä, 136 kannatustelinetä ja ortta, 4 kassalipasta, 1 kirjoituspöytä, 7 kone- ja varauskenttää, 3 murtosuoja- ja hälytyslaitetta, 4 pylvään

nosturia, 7 opetusvälinessarjaa, 10 paria pylväskenkii, 20 pylväsvyötä, 132 taulua ja kehystä, 4 kpl taloustikkaita, 1 tuuletin ja 5 valaisinta.

Sähkökonepajassa tehtiin 101 455 työtuntia, työntekijöiden ja oppilaiden keskimääräinen luku oli 42. Valmistearvo oli 10 291 314:—.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten perusteella annettiin vuoden kuluessa lupa 241 vahvavirta- ja 178 heikkovirtaristeilylle.

Sähkölaitteiden asennusanomusten perusteella annettiin 122 valaistusjohtojen ja 13 puhelinjohtojen asennuslupaa rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 76 ja ratainsinöörien toimesta 53 sekä sähkölaitteiden asennustarkastuksia sähköteknillisen toimiston toimesta 79.

Valtionrautateiden omien sähkövoima- ja muuntoasemien käyttötarkkailua jatkettiin sähköteknillisessä toimistossa entiseen tapaan, samoin valvottiin liikennepaikkojen sähkönkulutusta ja sähkövirran hintojen tarkkailua.

V. 1950.

Vetureita ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt. Jo edellisenä vuonna jouduttiin Yhdysvalloista ostettuja Vr4-vetureita varten laatimaan piirustuksia tärkeimmistä veturin osista. Piirustusten laatimista jatkettiin kertomusvuonna ja jakaantuivat ne höyrykattilan, karkeiden ja hienojen varustimien, puskinlaitteiden, jousiston ja tasauslaitteiden, pyöräkertojen, hytin, hiekkasäiliön, luistinohjauksen ja jarrulaitteen osalle. Vuonna 1948 laadittujen piirustusten mukaan, jotka esittävät kehysten jatkamista ja veturin varustamista juoksu- telillä, suoritettiin Helsingin konepajassa muutostyö yhden veturin osalta. Täten muutetulle veturille annettiin uusi sarjamerkki Vr5. Tämä rakennemuutos, joka suoritettiin v. 1948 kertomuksessa esitettyistä ystistä, onnistui suunnitelman mukaisesti, mutta sen soveltaminen muihin Vr4-vetureihin lykkääntyi korjausmäärärahojen niukkuuden vuoksi.

Viime vuonna aloitettua työpiirustusten laatimista hiilityskarkaistujen kammen- ja kytkintappien valmistamiseksi jatkettiin. Nyt laadittiin mainittujen kammen- ja kytkintappien piirustukset Pr1-, Pr2-, Tk3-, Tv1-, Vr1-, Vr2-, Vr3- ja Vr4-vetureita varten.

Viime vuoden lopulla aloitettujen amerikkalaismallisten männänvarren King-tiivisteiden suunnittelu saatiin suoritetuksi Hr1-vetureille kertomusvuoden alussa. Lisäksi laadittiin piirustukset Vr4-veturien männän- ja luistinvarren King-tiivisteistä.

Tr2-veturien oltua käytännössä kolme vuotta todettiin erinäisten osien kaipaavan vahvistamista. Näistä osista, joista mainittakoon kannatusjouset, ristikapale ja tenderin vetolaitte, laadittiin uudet työpiirustukset. Kertomusvuonna ilmaantui näiden veturien tulipesissä levyjen repeämisiä ja sidepulttien katkeilemisia pääasiassa tulipesän alaosaan. Näitten tapahtumien johdosta suoritettiin tutkimuksia, joiden nojalla voitiin päätellä vikojen johtuneen pääasiassa seuraavien tekijöiden vaikutuksesta: 1) Tuhkalaatikon vetoluukkujen järjestely tuhkalaatikon sivuseiniin tulipesän pohjarenkaan välittömään läheisyyteen, josta järjestelystä on seurauksena, että talvikäytön aikana kylmä palamisilma voi joutua suoraanaisesti kosketukseen tulipesän seinämien kanssa jäähdyttäen siten tulipesän alaosaan ja aiheuttaen haitallisten lämpöjännitysten syntymisen; 2) vallinneiden eri-

koisten käyttöolosuhteiden vaikutuksesta tapahtunut tulipesän levyjen ainesominaisuuksien muuttuminen; 3) kattiloiden hoidon osittainen epäonnistuminen kokemuksen puuttuessa sen johdosta, että kyseisten kattiloiden rakenne samoin kuin palamisilman johtaminen tulipesään on jossain määrin poikkeava meillä yleisesti käytetyistä suoritusmuodoista. Kattiloiden korjaamiseksi annettiin konepajoille tarpeelliset ohjeet, samoin varikoille erikoisohjeet näiden kattiloiden hoitotoimenpiteitä varten.

Edellisenä vuonna oli Hv1-, Hv2- ja Hv3-vetureille laadittu hitsatun terästulipesän piirustukset. Kertomusvuonna jatkettiin terästulipesien suunnittelua laatimalla niistä piirustukset Pr1-, Pr2-, Tk3- ja Tv1-vetureille.

Kun parin viime vuosikymmenen aikana suoritettut tutkimukset ovat osoittaneet, että vanhojen kokemusperäisten sääntöjen mukaan mitoitettujen veturin sylinterin männänrenkaat ovat tarpeettoman leveitä, josta koituu haittaa korjauksissa, on asiaan kiinnitetty meilläkin huomiota ryhtymällä käyttämään nk. kapeita männänrenkaita. Tätä varten on laadittu Pr2-, Hr1-, Tr1-, Tr2- ja Vr4-sarjan vetureita varten kapearenkasten mäntien piirustukset noudattaen lähinnä uusimpia saksalaisia normeja.

Kun sodan aikana Saksasta ostettuja Pr2-sarjan vetureita varten ei ole ollut käytettävissä höyrykattilan työpiirustuksia, ja kun varakattilan tilaaminen oli tullut päiväjärjestykseen, laadittiin tästä höyrykattilasta täydelliset työpiirustukset.

Sen johdosta, että vuosien mittaan veturinkattiloiden arinoista saadut kokemukset ovat osoittaneet, että valurauta arinasauvojen aineena on kestävämpi kuin aikaisemmin käytetty valssattu teräs, on arinasauvojen käytön yhtenäistämiseksi suoritettu kaikkien veturisarjojen arinoiden ja arinasauvojen piirustusten tarkastus ja laadittu piirustukset valurautaisista arinasauvoista niitä vanhempia veturisarjoja varten, joihin näiden kyseinen rakennemuutos vielä oli soveltamatta. Kertomusvuonna laadittiin piirustukset valurautaisista arinasauvoista Hk5-, Hv4-, Hr2- ja Hr3-vetureille osan tästä työstä siirtyessä seuraavalle vuodelle. Tämän standardisoimisluontoisen työn tuloksena on vielä mainittava se etu, että valtionrautatiet ovat päässeet riippumattomiksi niistä tekijöistä, jotka johtuvat valssilaitosten toimitusmahdollisuuksista.

Tv1-veturien suhteen mainittakoon, että niitä varten suunniteltiin tenderin hitsaamalla valmistettavan vesi- ja hiilisäiliön piirustukset. Niinkään suunniteltiin Tv1-vetureita varten hitsaamalla valmistettava tulistajan höyrynkokoja.

Veturien varustinalaa koskevista piirustuksista mainittakoon Davies & Metcalfe'n 8 mm injektorin, Friedmann'in RST8-injektorin, R8-lubrikaattorin ja LF VII/7—X/8-poistohöyryinjektorien osien piirustukset. Kun kansainvälisten sopimusten perusteella liikkuvan kaluston vetolaitteiden lujuusvaatimuksia on lisätty, laadittiin veturien vetokoukusta uusi standardipiirustus, jonka mukainen vetokoukku täyttää korotetut lujuusvaatimukset.

Lähinnä varikoiden käyttöä varten laadittiin VR:n aloitetoimikunnalle tehdyn ehdotuksen mukaisen painelmaseläinipuristimen täydelliset työpiirustukset.

Työjärjestyksen mukaisesti on Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus Osake-Yhtiössä valvottu uusien veturien valmistusta. Kertomusvuotena sai mainittu toimintani valmiiksi ensimmäiset kolme Tr1-veturia

vuoden 1947 kuusi veturia käsittävästä tilauksesta. Edelleen saatiin Hyvinkään konepajalla kootuksi loput 8 veturia Tanskasta A/S Friehs'iltä suoritettusta 20 Tk3-veturia käsittävästä tilauksesta. Lisäksi koottiin Helsingin konepajalla viimeinen 24:stä, Yhdysvalloista vuonna 1948 ostetusta Vr4-veturista, sekä suoritettiin kaikkien valmistuneiden veturien koeajot.

Vaunuja ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt. Vuonna 1950 uhrattiin matkustajavaunujen suunnitteluun ja parantamiseen enemmän työtä kuin muutamina tätä edeltävinä vuosina. Niinpä pantiin alulle suunnittelutyöt, jotka koskivat pehmustetuin putkipenkein varustettua tavallista ja sairaosastolla varustettua 4-akselista III lk:n päivävaunua, litt. Ei. Edelleen pantiin alulle uusien I & II lk:n, litt. Cm, sekä III lk:n, litt. Em, makuuvaunujen suunnittelu. Konduktöörivaunun, litt. Fo, suunnittelua ja parantelua jatkettiin.

Säiliövaunuja koskevista töistä mainittakoon uuden, 3-akselisen 25 m³:n bensiininkuljetusvaunun hyväksi tehty ja loppuunsaatettu suunnittelu- ja piirustustyö.

Muitten tavaravaunujen kohdalla jatkettiin 120 tonnin kantoisen suurkuormausvaunun suunnittelua, mikä työ saatiin siihen vaiheeseen, että vaunun rakentaminen Pasilan konepajassa voitiin alkaa. Aikaisemmin aloitetun uuden teräsrunkoisen, katetun tavaravaunun, litt. Gb, suunnittelutyötä jatkettiin. Lämmin- ja jäähdytysvaunun rakennetta parannettiin. Alulle pantiin uutta itsetyhjentyvää hiekkavaunua, litt. Ma, koskevat suunnittelu- ja piirustustyöt.

Erikoisvaunuista Posti- ja lennätinhallituksen linjatökkunnan asuntovaunun hyväksi uhrattiin varsin paljon työtä. Mainitun uuden, 4-akseliselle postivaunun aluskehykselle rakennettavan asuntovaunun suunnittelutyötä saatiin verrattain pitkälle suoritetuksi. Postivaunuja ja vaunujen postiosastoja varten

tehtiin pienehköjä parannuksia. Yksipuolisen lumi-auran suunnittelua jatkettiin.

Tavallisuuden mukaan uusittiin tärkeimpiä piirustustekniikaltaan vanhentuneita ja kuluneita, kuten esimerkiksi akselilaakeripesien, pyöräkertojen, vetolaitteiden, yms. piirustuksia. Samoin suunniteltiin teknillisiä parannuksia erilaisiin rakenne-elimiin.

Muunlaisina erikoistehtävinä mainittakoon veturin kääntölavojen liikelaitteiden suunnittelutyö.

Moottorivaunujen ja -vtureiden käyttökoneistojen erikoisosien piirustusten laatintaa jatkettiin edelleen. Lisäksi käytiin neuvotteluja niiden 10 kpl Dm 3- ja 10 kpl Dm 4-sarjan moottorivaunujen konstruktioista, joista edellisessä vuonna allekirjoitettiin hankintasopimus Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus Oy:n ja Valtion Metallitehtaiden Lentokonetehtaan kanssa. Mainittujen hankkijoiden laatimia moottorivaunuja koskevia piirustuksia myös tarkastettiin. Rata-autoiksi muutettavien henkilöautojen pyörästöjä koskevia piirustuksia laadittiin.

Työjärjestyksen mukaisesti huolehdittiin vastaanottotarkastuksista, jolloin mm. valvottiin uusien vaunujen ja niiden pyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajassa sekä erilaisten laitteiden valmistusta yksityisissä konepajoissa. Etenkin tavaravaunujen valurautaisten kovavalupyörien vastaanotto, joka aloitettiin jo edellisessä vuonna, on vaatinut verrattain suuren työmäärän.

Liikkuvan kaluston korjaus v. 1950.

Konepajat: Valtionrautateiden pääkonepajoja oli v. 1950 7; nimittäin Helsingissä, Pasilassa, Turussa, Vaasassa, Oulussa, Kuopiossa ja Hyvinkäällä. On tosin huomattava, että Kuopion konepajan alaisena vielä toimii sen „osastona” Pieksämäen vaununkorjauspaja.

Erinäisiä töitä on vuonna 1950 suoritettu alla olevan taulukon mukaisesti.

	Korjattu liikkuvaa kalustoa											
	Vetureita ja moottorivaunuja				Henkilövaunuja			Tavaravaunuja				
	Täyskorjaus	Välikorjaus	Pika-korjaus	Vaurio-korjaus	Täyskorjaus	Pika-korjaus	Vaurio-korjaus	Täyskorjaus	Välikorjaus	Pika-korjaus	Vaurio-korjaus	
<i>Pääkonepajat</i>	311	277	405	75	1 066	704	9	5 896	1 615	5 974	88	
Hyvinkää	30	30	130	12	—	—	—	—	—	—	—	
Helsinki	67	54	83	7	—	—	—	—	—	—	—	
Pasila	12	—	9	21	820	327	—	1 926	317	1 086	1	
Turku	43	28	16	4	73	112	—	1 200	511	2 415	—	
Vaasa	48	68	60	8	39	42	1	602	65	262	10	
Oulu	31	18	79	8	54	117	8	630	213	1 075	77	
Kuopio	80	79	11	15	—	—	—	—	—	—	—	
Pieksämäki	—	—	17	—	80	106	—	1 538	509	1 136	—	
<i>Varikot</i>	—	—	24 862	78	—	12 814	19	—	5 197	45 387	370	
I varikkojakso	—	—	1 934	12	—	7 624	3	—	2 662	19 370	120	
II »	—	—	1 154	9	—	1 396	9	—	1 148	8 720	107	
III »	—	—	1 318	—	—	1 244	2	—	149	2 932	39	
IV »	—	—	20 456	57	—	2 550	5	—	1 238	14 365	104	
Yhteensä	311	277	25 267	153	1 066	13 518	28	5 896	6 812	51 361	458	

Paitsi näitä töitä on pääkonepajoissa suoritettu seuraavia muita töitä:

Helsingin konepajassa on toimitettu 2 kpl saksalaisten Henschel-veturien uudelleen rakentamista, 1 Vr 4 muutettu Vr 5:ksi ja 1 kaivinkone täyskorjattu sekä suoritettu 94 täys- ja 13 sisäpuolista kattilankatsastusta, 30 kattilaa on korjattu ja lähetetty toisiin konepajoihin. Kattiloitten tulipesiä on kokonaan uusittu 26 kpl. Kattiloitten tulipesiä on osittain uusittu 33 kpl. Kattiloitten tulipesiä, kuparisia, hitsattu 17 kpl. Korjattuja höyrykupuja lähetetty eri konepajoihin 30 kpl. Kattiloitten sidepultteja uusittu 34 203 kpl ja kattosidepultteja uusittu 5 263 kpl. Uusia nokipesiä tehty 4 ja vanhoja osittain uusittu 37 kpl. Veturien kehyksen muutostöitä on suoritettu 4 ja tavallisia korjauksia 121 kpl. Kaivinkoneitten kehyksiä korjattu 2 ja niiden kauhoja 2. Tehty 2 kpl 3 000 l ja 1 kpl 200 l lämminvesivaraajaa ja 123 veturien vesisäiliöiden korjausta.

Huomattavia taetöitä:

Veturinjousia korjattu	2 370 kpl
Vaunun " "	13 989 "
Sidekiskoja tehty	82 "
Puskimen päitä "	2 609 "
Veturien vetokoukkuja tehty	242 "
Välikytkimiä "	65 "
Johtokiskoja "	89 "
Luistinvarsia "	140 "
Männänvarsia "	120 "
Kytkintankoja "	22 "
Kiertokankia "	27 "
Vastakampia "	25 "
Välipuskimia "	80 "
Teräskankia "	1 499 "
Kaivinkoneen hampaita "	48 "
Voidekaukaloita "	2 000 "
Laakeriohjaajia "	8 000 "
Savutorven kansia "	150 "
Taetöitä yhteensä n. 511 000 kg.	

Valimossa valettu mm.:

Vaunun laakeripesiä	3 572 kpl
Veturin laakeripesän alaosia	307 "
Jarrutönkän anturoita	100 513 "
Jarrutönkkiä	88 984 "
Luistinhäkkejä	313 "
Luistinmäntiä	254 "
Sylinterin sisävaippoja	9 "
Arinarautoja	19 416 "
Kaatoarinoita	357 "
Tulipesän suunsuojuksia	994 "
Vaihteen välitönkkiä	11 401 "
Ilmapumpun sylinterin kansia	452 "
" höyrysylint.	107 "
" mäntiä	73 "
Ilmajarrun syl. 8"—12"	601 "
Takkirautavalua käytetty yhteensä	4 036 600 kg
Messinkivalua " "	88 310 "

Helsingin konepajan putkityöosasto on konepajan ulkopuolella suorittanut mm. seuraavat työt:

Rovaniemen tavara-aseman lämpö-, vesi-, viemäri- ja lämminvesilaitteet.
Rovaniemen perheasunan vesijohdot ja uuni.
Kemijärven veturitallin vesi- ja lämmityslaitteet.

Laurilan aseman pumppulaitos.
Oulun konepajan huoltorakennuksen lämpö-, vesi-, viemäri- ja lämminvesilaitteet.
Oulun konepajan maavesijohdot.
Hyvinkään konepajan kattilalaitoksen öljynsyöttölaitteet pumppuineen.
Haapajärven lepohuoneen lämpö-, vesi-, viemäri- ja lämminvesilaitteet hydroforeineen.
Parikkalan ratapihan vesijohdot.
" asematalon lämpö-, vesi-, viemäri- ja hydroforilaitteet.

Koneistusosasto on suorittanut mm. seuraavat työt:

Veturien vetopyöräkertojen aksleita uusittu	17 kpl
Kammen- ja kytkintappeja uusittu	167 "
Veturin pyöräkertoja sorvattu	546 "
Telin " "	275 "
Tenderin " "	453 "
Vaunun " "	400 "
Sylinterin männän varsia tehty, uusia	21 "

Maalausosasto on suorittanut mm.:

98 kpl veturien kokomaalauksia	
67 " " korj.maalauksia	
26 " tenderien vesisäiliöiden mönjämaalauksia	
82 " kattiloiden mönjämaalauksia	

Konepajalle on hankittu seuraavat työstökoneet:

1 puristin	
2 sorvia	
1 pikaporakone	
1 penkkihiomakone	
1 sähköhitsauskone	
1 ilmanvaihtolaitte	

Pasilan konepajassa on rakennettu mm.:

30 kpl 4-aks. III lk päivävaunuja	
13 " " kond.vaunuja	
27 " " lämmin- ja jäähd.vaunuja	
300 " 2-aks. katettuja tavaravaunuja	
25 " " avonaisia " "	
100 " " soravaunuja	
32 " 3-aks. säiliövaunuja	
1 " jäähöylä	
4 " kääntölavoja	
2 " " sähköistettyjä	

Muita huomattavia töitä:

2 kpl lumiauroja korjattu	
2 " autoja muutettu rata-autoiksi	
26 " säiliövaunujen muutoskorjauksia	
1 " kääntösilta korjattu	
820 " henkilövaunujen täyskorjauksia	
327 " " pikakorjauksia	
491 " tavaravaunujen kattojen korjauksia	
Konepaja käyttänyt 3 988 t terästä ja 1 445 t valurautaa ja terästä.	

Uusia työkoneita hankittu konepajaan v. 1950 seur.:

2 kpl pylväsporakoneita	
1 " höyliä	
3 " sähköhitsauskoneita	
1 " pyörösaha	
1 " puhallin	
1 " teollisuustraktori	
1 " nosturi	

Turun konepajassa on tehty, tavanomaisen veturi- ja vaunuhuollon lisäksi mm. seuraavat työt:

Toimitettu 37 täys- ja 17 sisäpuolista kattilan-
katsastusta.

Rakennettu	
vaihteen kieliä	905 kpl
„ risteyksiä	610
„ vetotangon osia	2 147
„ vastakiskoja	660
„ asettimia	390
„ välitankoja	198
„ kiilalukon suojuskoteloit	950
„ sidekiskoja	504
erikokoisia kannuja	1 672
„ sankoja	60
„ öljyruiskuja	175
rikkalapioita	600
vauunun osoitekehyksiä	980
aurausmerkkejä	345
kupari-asbesti tiiv.renkaita	6 000
savutorvia	12
nokiluukkuja	500
johtimien risteilytelineitä	2 700
erilaisia junaopastelyhtyjä	1 340
„ -säiliöitä	2 350
„ lamppuja	1 048
veturin johtokiskoja	32
„ ristikappaleen liukukenkiä	62
„ välikytkimiä	35
vetokoukkuja	36
resinoja	30
asemasiltavaunuja	9

Konepaja käyttänyt 974 t terästä ja toimittanut messinkivalua 19,7 t sekä valurautaa 1,9 t.

Konepajan moottorien korjausosasto on siirretty maalariosastolta viilaajaosastolle.

Puunkuivausparveke on järjestetty puutyöosastolle.
Vaunun työnjohtajille on rakennettu konttori-
huone.

Ammattioppilaskoulu on perinpohjaisesti korjattu. Vaihdeosastolle on rakennettu käymälä.

Rakennettu yksi polkupyöräsuoja.

Konepajaan hankittu seuraavat työstökoneet:

1 penkkihiomakone
1 paineilmahiomakone
1 käsiporakone
1 kovuusmittari
1 pölynimuri
2 käsiväkipyörää.

Vaasan konepajassa on, tavanomaisten veturien ja vaunujen korjausten lisäksi suoritettu m. m. seuraavat huomattavat työt:

Suoritettu kattiloitten täyskatsastuksia . . .	25 kpl
” ” sisäp. ” . . .	13 ”
Vaihdettu kattiloita	11 ”
Korjattu veturien jousia	2 053 ”
Vetureihin asennettu uusia pyörärenkaita .	210 ”
” ” uusittuja tuliputkia .	4 103 ”
” ” lieskaputkia	450 ”
Rakennettu sähkövinttureita	10 ”
” veturittalin ovia	5 ”

Verhoiluosasto siirretty vaunuosaston vin-
nille, josta sille erotettiin tilava ja valoisa työhuone.

Osa konepajan valaistuksesta vaihdettu loiste-
valoksi.

Konepajalle hankittu seuraavat työstökoneet:

1 pikasorvi
1 johtokiskon hiomakone
2 kylmäsahaa
1 nosturi
1 oikohöylä
1 lumensulatuskone.

Oulun konepajassa on, tavanomaisten veturien ja vaunujen korjausten lisäksi, tehty m. m. seuraavat huomattavat työt:

Rakennettu 76 m Kemijärven aseman ylikulkusillan kaidetta	
Hiilinnosturin kiintonainen korjauslava	1 kpl
Vyörytyslavan kääntölaite	1
Kaivinkoneen ja nosturin hampaita	49 "
Kaivinkoneen hammaspyöriä	10 "
3-pyöräisiä resiinoita	25 "
Kuormaussilta	1
Kelkkoja	20 "
Pultteja	642 "
Veturien tendereitä muutettu palotendereiksi	3 "

Korjattiin m. m.:

Kaivinkone	1	kpl
Demag-nosturi	1	”
Betonisekoittaja	1	”
Pumppukattiloita	2	”
Keskuslämmityskattila	1	”
Moottoripumppuja	4	”
Sähköhalonsahauskoneita	12	”
Polttomoottori-halonsahauskoneita	13	”
3-pyöräisiä resiinoita	4	”
Kelkkoja ja kiärryjä	28	”
Veturien ja vaunujen pyöriä sorvattiin yhteensä	1 150	”

Konepajalle on rakennettu uusi työinsinöörikonttori (89,4 m²) ja uusi varastovajarakennus puusta (108,9 m²), joka käsittää puuvajan ja varastosuojan ruokalaan sekä varastotilaa vaunun nosto- ja maalausosastoja varten.

Konepajaan hankittu seuraavat työstökoneet:

1 ilmakompressorit
2 tahkoa
2 pikasorvia
1 Pullmax—levyleikkuri
1 lumensulatuskone.

Kuopion konepajassa ja sen alaisena toimivassa Pieksämäen vaunukorjauspaikassa on tehty, tavanomaisten veturien ja vaunujen korjausten lisäksi, m.m. seuraavat työt:

a) Kuopion konepajassa:		
Veturin kytkintangon laakereita	171 kpl	
” kiertokangen ”	418 ”	
” vetopyörän ”	92 ”	
” kiertokankia	4 ”	
Erilaisia holkkeja	1 700 ”	
Veturin voidelkuppeja	112 ”	
” voidelkupin kansia	450 ”	
” jousilaattoja	350 ”	
” höyrynkokoojia	4 ”	
” välilytkimiä	61 ”	
” vetokoukkuja	23 ”	
” kytkintangon niveltappeja	100 ”	

Korjattu eri tilauksista:

Veturin kannatusjousia	216 kpl
„ jarrukolmioita	43 „
„ vetokoukkuja	45 „
„ puskimia	36 „
„ ruuvikytkimiä	19 „

b) Pieksämäen vaununkorjauspajassa:

Tehty	
tavaravaunujen sivuluukkuja	190 kpl
„ päätytylväitä	110 „
Korjattu	
tavaravaunujen jarrukenkiä	76 kpl
„ laakerien voidettyyn piti- miä	1 232 „
resiinoja	9 „

Kuopion konepajaan on hankittu

- 1 sähkömoottori
- 1 sylinterien porakone
- 1 konesaha
- 1 penkkihiomakone

Pieksämäen vaununkorjauspajaan on hankittu 1 puu-
sorvi.

Hyvinkään konepaja aloitti toimintansa
kesällä v. 1949. Vuoden 1950 aikana on konepajan
toiminta laajentunut. Mm. työntekijöiden lukumäärä
oli tammikuussa v. 1950 237 ja joulukuussa v. 1950
296. Huollettavien veturien lukumäärä lisääntyi vuo-
den aikana 82:sta 105:een. Konepajan eri osastojen
kunnostaminen on jatkunut koko vuoden. Konepajan
eräät osastot ovat olleet heti ylikuormitettuja, mm.
kattila- ja koneistusosastot ovat joutuneet työsken-
telemään osittain kahdessa työvuorossa.

Konepaja on keskittynyt pääasiallisesti veturien ja
veturien kattiloitten korjauksiin. Niinpä ovatkin
valtionrautateiden raskaimmat tavar- ja raskaimmat
henkilöjunaveturit (pikajunanveturit) nykyään Hy-
vinkään konepajan huollettavina.

Huomattavimmista töistä mainittakoon:

Tanskasta hankittujen Tk3-veturien kokoon- pano	8 kp ¹
Sylinterinkansia valmistettu	30 „
Luistinhäkkejä	110 „

Konepaja käyttänyt terästä 172 t

„ „ valurautaa ja -terästä 9 t.

Konepajaan on selontekovuonna hankittu seuraavat
työstökoneet:

- 1 Ecco-ruisku
- 5 penkkihiomakonetta
- 1 yleishiomakone
- 1 porien teroituskone
- 2 penkkiporakonetta
- 3 säteisporakonetta
- 1 aarpora
- 5 revolverisoria
- 1 sorvi
- 2 yleisjyrsinkonetta
- 1 pilarihöylä
- 1 hydraulinen puristin (100 t)

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-
päivisin työviikoin. Yleensä on työskennelty yhdessä
vuorossa, mutta konepajojen eräillä osastoilla on
kuitenkin täytynyt suuren ja kiireellisen työmäärän
takia työskennellä kahdessakin työvuorossa ja tehdä
ylityötä.

Työtuntien lukumäärä:

	Työtuntien luku		
	V. 1950	V. 1949	V. 1948
Pääkonepajoissa	8 998 206	9 538 903	8 592 259
Varikkokorjauspajoissa	1 321 451	1 604 410	1 477 434
Sähkökonepajassa	97 069	101 455	113 083
Kaikki yhteensä	10 416 726	11 244 768	10 182 776

Valmistearvot:

	Valmistearvo		
	V. 1950	V. 1949	V. 1948
Pääkonepajoissa	2 775 110 493	2 461 663 854	1 891 778 297
Varikkokorjauspajoissa	245 660 315	253 496 262	203 431 545
Sähkökonepajassa	11 351 604	10 291 314	10 860 131
Kaikki yhteensä	3 032 122 412	2 725 451 430	2 106 069 973

Työntekijäin lukumäärä vuoden lopussa:

	Työntekijöiden lukumäärä		
	V. 1950	V. 1949	V. 1948
Pääkonepajoissa	4 174	4 187	4 017
Varikkokorjauspajoissa	875	877	952
Sähkökonepajassa	162	136	144
Kaikki yhteensä	5 211	5 200	5 113

Konepajakouluista valmistui 59 veturilämmittäjää ja 36 ammattimiestä. Uusia oppisopimuksia tehtiin 68 veturilämmittäjä- ja 28 ammattioppilaan kanssa.

Sähkölaitokset ja -laitteet. Kertomusvuoden aikana on valtionrautateilla ollut käytännössä oma sähkövoimalaitos ainoastaan Helsingissä. Piensähkölaitoksia oli vuoden alussa kaikkiaan kuudella (6) liikennepaikalla, joista maaseudun sähköistyksen laajennuttua viideltä (5) liikennepaikalta, nimittäin: Kihniön, Hyrynsalmen, Ristijärven, Härkösen ja Vaskuun, nämä laitokset on voitu poistaa ja liittyä paikallisten sähkölaitosten kuluttajiksi. Nykyään on ainoastaan Linnankylän liikennepaikalla käytännössä piensähkölaitos. Hankasalmen sahan höyryvoimalaitoksessa ei kertomusvuoden aikana ole kehitetty sähköenergiaa, ja pidetään tätä voimalaitosta nykyään varavoimalaitoksena.

Kontiomäelle valmistui kertomusvuonna toinen muuntoasema (40 kVA) ratapihan pohjoisosassa olevan asutusalueen ja sinne juuri valmistuneen 24-perheen asuinrakennuksen sähkönkäyttöä varten. Kouvolaan toisen muuntoaseman (150 kVA) asennustyöt suoritettiin loppuun ja muuntoasema otettiin käyttöön.

Oulun konepajan muuntoaseman jännitteen muuttamiseksi 3 kV:sta 10 kV:ksi laadittiin suunnitelma.

Sähköteknillisen toimiston toimesta jatkettiin omien sähkövoima- ja muuntoasemien käyttötarkkailua entiseen tapaan, samoin valvottiin liikennepaikkojen sähkönkulutusta ja sähkövirran hintojen tarkkailua.

Maaseudun sähköistämisen edelleen jatkuessa harvaan asutuilla seuduilla Pohjois- ja Itä-Suomessa, valtionrautateilläkin on ollut mahdollisuus sähköistää ennätysellinen määrä liikennepaikkoja. Kertomusvuoden aikana päätettiin nimittäin sähkövalaistus ottaa käyttäntöön seuraavilla 43 liikennepaikalla: Eväjärvä, Hirvas, Jaatila, Jokikylä, Jormua, Kallistahti, Kalvitsa, Kantala, Kerma, Kolkontaipale, Komu, Kotala, Kuluntalahti, Kumiseva, Kuona, Mankala, Mantilo, Melalahti, Meteli, Mieslahti, Murto-mäki, Mynttilä, Nivavaara, Onkamo, Paakki, Palo-joki, Paltamo, Parkumäki, Piili, Pirttikangas, Raase-pori, Rantasalmi, Ristimäki, Ristinpohja, Runni, Siikamäki, Soinlahti, Suveva, Toivala, Varpanen, Vihtamo, Vihtari ja Vuokatti. Ottaen lisäksi huomioon Rauman rautatiellä, joka 1. 7. 1950 siirtyi valtionrautateiden omistukseen, sähkövalaistuksella varustetut yhdeksän (9) liikennepaikkaa, nimittäin: Eura, Eurajoki, Karra, Kauttua, Kiukainen, Panelia, Rauma, Voitoinen ja Vuojoki, nousee sähköistettyjen liikennepaikkojen lukumäärä kertomusvuoden päättyessä 580.

Paikallisista sähkölaitoksista yhä useammat ovat siirtyneet ns. tariffiyksikköjärjestelmään, jolloin valtionrautatiet on joutunut suorittamaan sähkölaitokselle huomattavia summia liittymismaksuina. Kertomusvuotta varten rautatiehallituksella on ollut käytettävissä tarkoitukseen 5 milj. markkaa.

Ennestään sähköistetyillä liikennepaikoilla suorite-tuista uudis- ja uusimistöistä mainittakoon seuraa-vaa:

Viime vuosina eduskunta on tapaturmien ehkäise-miseksi ja työtehon parantamiseksi myöntänyt varoja

rautatiehallituksen käytettäväksi vilkkaasti liikennöi-tyjen ratapihojen varustamiseksi valonheitinvalaistuk-sella. Niinpä vuonna 1949 rautatiehallituksen käy-tettäväksi myönnettyillä varoilla aloitetut ratapihojen valonheitinvalaistustyöt Haapamäen ratapihalla ja Tampereen asemaratapihalla, kumpaankin kaksi (2) valonheitinpylvästä sekä Tampereen Viinikan rata-pihalle yksi (1) valonheitinpylväs valmistuivat ja otettiin käyttöön kertomusvuonna. Eduskunta oli myöntänyt rautatiehallituksen käytettäväksi kerto-musvuotta varten 23 milj. markkaa, jonka määrä-raham puitteissa valonheitinvalaistustyöt pantiin alulle Pasilan, Haapamäen ja Tampereen Viinikan ratapihoilla sekä Tampereen asemaratapihalla, joihin kullekin edellämäinnittujen lisäksi tullaan pystyttä-mään kaksi (2) valonheitinpylvästä. Joensuun ja Lappeenrannan ratapihavalaituksen parantaminen valonheitinpylväin pantiin alulle. Edellä olevan li-säksi rautatiehallitus myönsi käytettävissään olevista määrärahoista 3.7 milj. markkaa Jyväskylän ja Kot-kan ratapihojen varustamiseksi kumpaisenkin yhdellä (1) valonheitinpylväällä, mitkä työt myös kertomus-vuoden aikana pantiin alulle. Rautatierakennusos-as-ton kustannuksella on yhden (1) valonheitinpylvään rakennustyöt pantu alulle Rovaniemen ratapihalla. Edelleen laadittiin Seinäjoen ja Turun ratapihojen valonheitinvalaistusta varten suunnitelmat. Lisäksi suoritettiin kertomusvuoden kuluessa vertailevia ko-keiluja erilaisilla valonheittimillä ja -lampuilla.

Hyvinkään konepajan vahva- ja heikkovirtalaittei-den suunnittelua, hankintaa ja asennuksia jatkettiin rinnan rakennustöiden kanssa. Vuoden aikana suori-tettiin etupäässä takomorakennuksen, kattilapajan I rakennusvaiheen ja neljän (4) 24-perheen asuintalon sähköasennustöitä. Lämpö- ja voimakituksen voima-asetelmat saatettiin nykyistä käyttöä vastaavaan kuntoon.

Hyvinkään ratapihalla suoritettiin liityntäjohtojen ja ratapihavalaituksen uudelleen järjestelyjä.

Kertomusvuoden aikana suoritettiin erinäisiä sähkö-asennustöitä useilla liikennepaikoilla. Niinpä Haapa-mäelle, Haminaan, Iisalmeen, Kemiin, Kontiomäelle, Kotkaan, Kouvolaan, Pasilaan, Turkuun ja Viras-ojalle rakennettujen 24-perheen ja Tampereelle ra-kennetun 50-perheen asuinrakennusten sähköasennus-työt, joiden suunnitelmat oli laadittu sähkötekniilli-sessä toimistossa, valmistuivat.

Sähköistetyt kääntölatavat rakennettiin Kotkaan ja Kouvolaan sekä Pasilan uusittu kääntölatava otettiin käyttäntöön. Kaukiahden, Laurilan ja Parikkalan lii-kennepaikkojen vedenottolaitosten sähköistystyöt val-mistuivat sekä Parkanon vedenottolaitosta varten ti-lattiin sähköpumppu. Jepuan halkokentän sirkkeli-saha ja hinausvintturi muutettiin sähkökäyttöisiksi.

Kesällä v. 1950 Helsingin asemalla sattuneen tuli-palon johdosta suoritettiin asemarakennuksessa sähkö-asetelmakorjauksia, jolloin samassa yhteydessä suori-tettiin erinäisiä muutostöitä. Ouluun rakennetun va-rastorakennuksen ja Virasojalle rakennetun huolto-rakennuksen sähkölaitteet valmistuivat. Kertomus-vuoden lopulla käyttöön otetun Rovaniemen uuden tavara-aseman sähköasennustyöt saatiin miltei val-miksi. Siitaman kivilouhimolle asennettiin voima- ja valaistusasetelmat. Oriveden uuden veturitallin sekä ratapihan laajennuksesta aiheutuneet valaistus- ja

voima-asetelmat saatiin melkein valmiiksi. Pieksmäen veturitalin sähköasetelmien uusimistyöt pantiin alulle. Samoin aloitettiin rautatierakennusosaston Vilppulassa olevan uuden korjauspajan valaistus- ja voima-asetelmien asennustyöt. Hankasalmen sahan valaistus- ja voima-asetelmien järjestelytyötä jatkettiin ja sahan sähkön tarpeen tyydyttämiseksi tilattiin kaksi (2) muuntajaa kalusteineen uutta muuntoasemaa varten.

Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuslaitteilla jatkettiin. Kertomusvuoden aikana valmistui 43 sähkövalaistua vaunua ja neljään (4) vaunuun asennettiin täydelliset valaistuskoneistot. Sähkövalaistuja vetureita valmistui 11 kappaletta sekä 21 veturiin asennettiin sähkövalaistuslaitteet. Rauman rautatieltä siirtyi valtionrautateiden haltuun 11 paristovalovaunua. Vuoden lopussa oli 426 täydellisin valaistuskoneistoin varustettua vaunua, 65 ns. liitevaunua, 18 keskusvalaistua vaunua sekä 12 paristovalovaunua. Sähkövalaistuja vetureita oli vuoden lopussa 300, joista seitsemän (7) keskusvalaistuja junia varten.

Eri liikennepaikoilla on suoritettu pienehköjä vahva- ja heikkovirtalaitteiden lisäys- ja uudistotyö, joiden kustannukset työtä kohden eivät ole ylittäneet 100 000 markkaa, vahvavirtatöitä 124 yhteensä 1 845 508 markan arvosta ja heikkovirtatöitä 80 yhteensä 566 965 markan arvosta.

Sähkölaitteiden kunnossapito on suurimmalta osalta suoritettu rautatien sähkötekniillisen henkilökunnan toimesta; ulkopuolisten toiminimien apuun on muutamissa tapauksissa turvauduttu, milloin se on havaittu taloudellisesti edulliseksi.

Linjatyökunnat pystyttivät 1 187 vahvavirtapylvästä ja 442 tyvenvahviketta.

Vuoden 1950 aikana saatiin huomattavia parannuksia rautateiden viestiverkkoon erikoisesti uusien puhelinjohtojen muodossa. Kuparijohtoja rakennettiin Tampereen—Seinäjoen ja Kuopion—Kajaanin välisille rataosille yhteensä 1 090 johdinkilometriä. Kuparipuutteen vuoksi jäi kuitenkin rakentamatta useita suunniteltuja ja rahoitettujakin johtoja, mistä on vakavaa häiritä viestitekniillisen kehitykselle ja myös rautatien yleiselle asianhoidolle.

Lennätinjohtoja kaksoistettiin puhelinjohtoiksi väleillä Kotka—Kuopio, Haapamäki—Vaasa, Karjaa—Hanko, Suonenjoki—Iisvesi ja Savonlinna—Pieksämäki. Täten saatiin uusia, tosin rautajohtoihin perustuvia puhelinjohtoja 1 364 johdinkilometriä. Puhelinajohtojen yhteismäärä lisääntyi 2 375 johdinkilometriä, mutta lennätinajohtojen määrä sen sijaan väheni 995 johdinkilometriä.

Pylväslinjojen vuosikorjaustyöt suoritettiin täyskorjauksena 3 613 ja kevytkorjauksena 1 014 ratakilometrillä. Tällöin pystytettiin 7 866 viestipylvästä ja 678 tyvenvahviketta sekä siirrettiin 417 viestipylvästä. Vuoden 1951 työkautta varten merkittiin 9 940 pylvästä. Kun pylväisiin käytettiin yksinomaan kyllästettyä materiaalia ja linjarakennuksessa pyrittiin noudattamaan uuden aikaisen viestitekniikan vaatimuksia vuorottelukaavojen ja rakennustarkkuuden suhteen, tulevat tässä vaiheessa suoritettujen linjatoitten tulokset vaikuttamaan tulevaisuudessa muodostettavaan nykyaikaiseen rautatien viestijärjestelmään.

Rautateiden linjatyökunnat kunnostivat rautateiden viesti- ja opastinjohtoja 34 157 johdinkilometriä sekä posti- ja lennätinlaitoksen johtoja 41 526 johdinkilometriä, yhteensä 75 683 johdinkilometriä.

Kaapeliasennustöitä vaikeutti materiaali pula; vain kaikkein välttämättömmimpiä kaapelointeja voitiin suorittaa. Kaapeleista pääsi osallisiksi 45 liikennepaikkaa.

Ensimmäinen nykyaikaiset vaatimukset täyttävä puhelin- ja merkinantojärjestelmä rautatielaitoksessa asennettiin Oulun uuteen varastoon. Järjestelmään kuului mm. automaattinen puhelinkeskus henkilönhakulaitteineen sekä palohälytyskeskus.

Uusia aikakellolaitteita asennettiin 2, murtosuojausjärjestelmiä 1, puhevahvistinlaitteita yleisönpalvelua varten 2 ja keskusasetinlaitteita varten 1, isoja ristikytkimiä keskusten yhteyteen 1 ja pieniä 3 telinettä.

Puhelinkeskusten lukumäärä lisääntyi 24:llä, VR:n verkkoon kuuluvia puhelimia tuli lisää 163, mutta kytkettyjen lennätinkoneiden lukumäärä väheni 102:lla.

Paikalliseen yleiseen keskuksen liitettyjä puhelimia asennettiin 12 liikennepaikalle.

Viestivälineiden ja -laitosten kunnossapitotyöt on suorittanut rautatien viestitekniillinen henkilökunta.

Vuoden kuluessa on rakennettu puoliautomaattisia tienristeyspastinlaitoksia kahdella ja muutettu sekä täydennetty yhdellä liikennepaikalla. Suurehko turvalaitteiden täydennys- ja muutostyö suoritettiin yhdellä (1) ja pienempiä turvalaitteiden uudisrakennustöitä 27 liikennepaikalla.

Kunnossapitotyöt on suoritettu rautatien turvalaittehenkilökunnan toimesta.

Sähkökonepajassa tehtiin 97 069 työtuntia. Työntekijöiden ja oppilaiden keskimääräinen luku oli 41, valmistearvo oli 11 351 604:—. Suurin osa toiminnasta oli korjaustyötä. Esimerkkinä mainittakoon 262 akkumulaattoria, 1 338 erilaista heikkovirtalaitetta, 20 lasku- ja konekirjoituskonetta, 792 leimainta, 57 lennätinkonetta, 497 lyijykepihtiä, 145 merkinanto- ja turvalaitteiden osaa, 293 puhelinkonetta, 64 puhelinkeskusta, 85 radio-, vahvistin- ja kantoaaltolaitetta, 51 kelloa, 94 sähkömoottoria, 736 vahvavirtalaitetta sekä 1 026 paine-, nopeus- ja tulitusmittaria. Lisäksi sekalaisia kojeita, laitteita ja työkaluja sekä kojeiden osia kunnostettiin 9 080 kpl.

Uusista tuotteista mainittakoon sähkökonepajalla suunniteltu junanlähetyskeskus, jonka perustyyppi valmistui ja sarjavalmistus aloitettiin, edellä mainittu ristikytkimet sekä keskusasetinlaitteen puhevahvistin.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten perusteella annettiin vuoden kuluessa lupa 207 vahvavirta- ja 208 heikkovirtaristeilylle.

Sähkölaitteiden asennusanomusten perusteella annettiin 110 valaistusjohtojen ja 69 puhelinjohtojen asennuslupaa rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähkötekniillisen toimiston toimesta 177 ja ratainsinöörin toimesta 238 sekä sähkölaitteiden asennustarkastuksia sähkötekniillisen toimiston toimesta 143.

Vetureita ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt. Kertomusvuonna jatkettiin edellisenä vuonna aloitettujen valurautaisten arinasauvojen piirustusten laatimista, ja suunniteltiin ne nyt Hk1-, Hk2-, Hk3-, Hv1-, Tk1-, Tk2- ja Tv2-vetureille.

Kun edellisenä vuonna oli suunniteltu veturien ja tenderien vetolaitteita varten uusi, vahvistettu vetokoukku, oli tämän muutoksen johdosta ryhdyttävä laatimaan uudet vetolaitteiden kokoonpanopiirustukset eri veturisarjoja varten. Kertomusvuonna suoritettiin tämä työ Hv1-, Hv2-, Hv3-, Hr1-, Tk3- ja Tv1-sarjojen osalta, ja tässä yhteydessä standardisoitiin vetolaitteisiin kuuluvia muita osia siinä laajuudessa kuin oli mahdollista.

Kun vanhoja sekajunan- ja tavarajunanvetureita, nimittäin Tk1-, Tk2-, Sk1-, Sk2- ja Sk3-vetureita yhä enemmän on ryhdytty käyttämään vaihtoveturina, suunniteltiin näitä vetureita varten jarrumiesten työn helpottamiseksi puskinpalkkeihin kiinnitettävät astimet.

Senjälkeen kun konetoimiston asettama toimikunta oli saanut valmiiksi ehdotuksensa vetureissa tarvittavista kalusto- ja tarve-esineistä ja niiden tarkoituksenmukaisesta sijoituksesta vetureihin, ryhdyttiin eri veturisarjoja varten laatimaan piirustuksia työkalukaappien saattamiseksi asianmukaiseen kuntoon. Kertomusvuonna tutkittiin edelleen mahdollisuuksia nk. vyörytysporttien järjestämiseksi tendereihin halkojen vyörytysantoa varten, pääsemättä kuitenkaan lopullisiin tuloksiin johtuen siitä, että linjakenkilönnän keskuudessa vallitsevien kovin erilaisten mielipiteiden vuoksi kaikkia tyydyttävän ratkaisun löytäminen osoittautui kovin vaikeaksi.

Yhdysvalloista ostettuja Tr2-vetureita varten jouduttiin tänäkin vuonna laatimaan huomattava määrä piirustuksia. Kattilaa koskevista piirustuksista mainittakoon hitsatun terästulipesän sekä rintalevyn ja kurkulevyn piirustusten laatiminen. Venttiilijalustaan kuuluvista sulkua ja jakoventtiileistä laadittiin täydelliset työpiirustukset samalla huomioiden erikokoisesti tähän ryhmään kuuluvien eri osien ja niiden kierteiden standardisoiminen. Edelleen laadittiin tätä veturisarjaa varten hitsaamalla valmistettavan höyrynkokoojan piirustus asiaankuuluvine lämpökäsittelyohjeineen sekä hiilityskarkaistavien kammen- ja kytkintappien työpiirustukset. Kun edellisen vuoden lopulla oli laadittu piirustukset männänvarren etupään ohjauksesta, laadittiin kertomusvuonna myös sylinterin etukannesta uusi piirustus, jossa on huomioitu kyseisen etupään ohjauksen kannen rakenteeseen aiheuttamat muutokset. Erikoisen suuren ryhmän muodostivat korjausta varten laaditut koneellisen hiilensyöttölaitteen eri osien piirustukset. Laitteeseen liittyvän, höyryllä toimivan käyttökoneiston piirustuksia alettiin myös laatia.

Pr2-veturin höyrykattilan edellisenä vuonna aloitettua piirustusten laatimista jatkettiin.

Rakenteilla olevaan viskurilumiauraan laadittiin viskuripyörän ryntäyssäätäjän piirustukset Ruotsin valtionrautateilta saadun aineiston perusteella. Mainittu viskurilumiaura tulee toimimaan runsaslumisilla rataosilla lumen poistamiseksi radalta auran etuosassa olevan höyrykoneen käyttämän viskuripyörän avulla.

Yhdysvalloista ostettujen Vr4-veturien höyrykattilasta alettiin laatia piirustuksia kattiloiden muutta-

miseksi tulistajakattiloiksi. Kyseisistä piirustuksista mainittakoon kattilan etummaisen ja takimmaisen putkilevyn, tulistajanputkien ja hitsaamalla valmistettavan tulistajan höyrynkokoojan piirustukset.

Kun Hr1- ja Hv3-veturien tendereissä jarrutönkien asennon, nk. tönkkävälän säätö on ollut hankala ja hidas toimittaa sen takia, että se on suoritettava kierteillä varustettujen työntötankojen avulla, muutettiin näiden veturien jarrulaitteen rakennetta siten, että mainittujen, kierteillä varustettujen työntötankojen tilalle asetettiin rei'illä varustetut tangot, joiden avulla tönkkävälän säätö nyttemmin voidaan suorittaa huomattavasti nopeammin.

Kun Hv2-vetureissa ja osassa Hv3-vetureita on vanhaanmalliset kierto- ja kytkintangot, on näitä vetureita varten laadittu puheena olevista tangoista uudet piirustukset muuttaen rakenteen vastaamaan nykyaikaista suoritustamotia. Mainituille sekä Hv1- ja Tv1-vetureille laadittiin piirustukset ns. kiilatiilillä varustetuista tulikyynyksistä tulikyynnyskivien lajiluvun pienentämiseksi sekä tulikyynnysten asentamisen helpottamiseksi.

Kun rautatiehallitus kertomusvuonna tilasi yhteensä 32 kpl Tr1-tavarajunanvetureita, joista kotimaiset veturitehtaat valmistavat 12 kpl ja saksalaisen toiminimi Arn. Jung Lokomotivfabrik G.m.b.H. 20 kpl, oli aiheellista suorittaa kaikkien jo aikaisemmin laadittujen piirustusten tarkastelu tarpeelliseksi havaittujen rakennemuutosten ja parannusten aikaansaamiseksi.

Kertomusvuotena on laadittu muutamia piirustuksia 8.5 mm Sellers-injektorin ja Ässa-voitelupumpun osista.

Työjärjestyksen mukaisesti on Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus Osake-Yhtiössä valvottu uusien veturien valmistusta. Kertomusvuonna valmistuivat mainitussa tehtaassa loput kolme veturia vuonna 1947 tehdystä kuuden Tr1-veturin tilauksesta. Mainittujen kolmen koeajot suoritettiin ja asetettiin ne liikenteeseen.

Vaunuja ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt. Vuonna 1951 uhrattiin matkustajavaunujen suunnitteluun ja parantamiseen entistä enemmän työtä. Pehmustetuin putkipenkein sisustetut sekä tavalliset että sairasosastoin varustetut 4-akseliset III lk:n päivävaunut, litt. Ei, saatiin melkein kokonaan suunnitelluiksi. Edellisenä vuonna aloitetun III lk:n makuuvaunun, litt. Em, suunnittelun saatiin loppuun suoritetuksi, II ja III lk:n makuuvaunua, litt. CEm, ja I ja II lk:n makuuvaunua, litt. Cm, koskevaa työtä jatkettiin. Alulle pantiin I ja II lk:n päivävaunun, litt. Ci ja II ja III lk:n päivävaunun, litt. DEi, samoin kuin II lk:n 4-akselisen päivävaunun, litt. Di, suunnittelutyöt. Kahvilaosaston sijoitusta liikenteessä oleviin Ei-vaunuihin tutkittiin.

Tavaravaunujen suunnitteluun uhrattiin kuluneen vuoden aikana vähemmän työtä kuin edellisinä vuosina. Kuitenkin laadittiin piirustuksia katettuja tavaravaunuja, litt. Gb ja litt. Ga, varten. Edelleen jatkettiin 120 tonnin kantoista suurkuormausvaunua koskevaa työtä. Uutta itsetyhjentyvää hiekkavaunua suunniteltiin. Otanmäen kaivoksen malminkuljetusta varten valmisteltiin uuden, varsinaisen malminkuljetusvaunun suunnittelua.

Erikoisvaunujen osalta saatiin yksipuolisen lumiauran suunnittelu- ja piirustustyö siihen vaiheeseen, että sen rakentaminen voitiin alkaa. Posti- ja lenätinhallituksen linjatyökunnan asuntovaunua koskevat piirustukset saatiin valmiiksi.

Yleisistä vaunuja koskevista suunnittelutöistä mainittakoon uuden, vähintään 85 tonnin murtokuorman kestävä ruuvikytkimen suunnittelu. Muina tämän ryhmän töinä laadittiin piirustuksia vetolaitteista, pyöräkerroista yms:sta, jotka piirustukset otettiin entisten kuluneitten ja piirustustekniikaltaan vanhentuneiden sijaan, tai joissa on suunniteltu teknillisiä parannuksia erilaisiin rakenne-elimiiin.

Erikoistöinä laadittiin vaunutöitten ohella piirustuksia veturin kääntölavojen käyttökoneistoihin varsinkin 25 m:n kääntölavaa varten. Kuormauspiirustuksia laadittiin myös.

Aikaisemmin yksityisiltä toiminimilta tilattujen moottorivaunujen ja -vetureiden erikoisosien piirustuksia laadittiin edelleen sekä tehtiin muutospiirustuksia henkilöautoista rata-autoiksi muutettavia autoja varten. Moottorivaunujen osalta tarkastettiin

myös aikaisemmin muualta tilattujen Dm3- ja Dm4-sarjan vaunujen piirustuksia.

Työjärjestyksen mukaisesti huolehdittiin vastaanottotarkastuksista, jolloin mm. valvottiin uusien vaunujen ja niiden pyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajassa sekä erilaisten laitteiden valmistusta yksityisissä konepajoissa mm. suorittamalla tilatuista moottorivaunuista ensimmäiseksi valmistuneen, ensimmäiset koeajot. Lisäksi tehtiin tarjouskyselyjä ja käsiteltiin saatuja tarjouksia, jotka tähtäsivät 5 kpl diesel-hydraulismekanisen vetomoottorivaunun, 3 kpl 3-osaisen moottorijunan liitevaunun ja 3 kpl diesel-vaihtoveturin hankintaa. Hankkijoiksi tulivat Lokomo Oy vetureiden ja Valmet Oy:n Lentokonetehtäas moottorivaunukaluston osalta.

Konepajat: Valtionrautateiden pääkonepajoja oli v. 1951 7, nimittäin Hyvinkäällä, Helsingissä, Pasilassa, Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Lisäksi on huomattava, että Kuopion konepajan „osastona” toimii Pieksämäen vaununkorjauspaja.

Erinäisiä töitä on vuonna 1951 suoritettu alla olevan taulukon mukaisesti:

Liikkuvan kaluston korjaus v. 1951.

	Korjattu liikkuvaa kalustoa											
	Vetureita ja moottorivaunuja				Henkilövaunuja			Tavaravaunuja				
	Täyskorjaus	Välikorjaus	Pikakorjaus	Vaurio-korjaus	Täyskorjaus	Pikakorjaus	Vaurio-korjaus	Täyskorjaus	Välikorjaus	Pikakorjaus	Vaurio-korjaus	
<i>Pääkonepajat</i>	275	267	363	50	1 035	591	17	5 185	1 691	5 698	169	
Hyvinkää	38	38	146	13	—	—	—	—	—	—	—	
Helsinki	62	25	55	4	—	—	—	—	—	—	—	
Pasila	5	8	6	—	830	275	6	1 588	477	780	—	
Turku	44	30	21	5	78	89	—	897	403	2 069	—	
Vaasa	46	77	57	7	34	38	1	539	103	282	20	
Oulu	23	26	44	12	45	96	10	506	184	1 041	149	
Kuopio	57	63	20	9	—	—	—	—	—	—	—	
Pieksämäki	—	—	14	—	48	93	—	1 655	524	1 526	—	
<i>Varikot</i>	—	1	9 246	68	—	11 875	26	—	3 841	50 573	441	
I varikkojakso	—	—	2 030	16	—	7 646	—	—	1 982	22 291	133	
II „	—	—	2 946	26	—	1 175	15	—	812	10 681	86	
III „	—	—	1 433	2	—	1 063	1	—	94	3 180	47	
IV „	—	1	2 837	24	—	1 991	10	—	953	14 421	175	
Yhteensä	275	268	9 609	118	1 035	12 466	43	5 185	5 532	56 271	610	

Paitsi näitä töitä on pääkonepajoissa suoritettu seuraavia muita töitä:

Hyvinkään konepajassa on valmistettu mm.

- 100 kpl mäntäluistin ohjauskappaleita
- 600 „ tenderin jarrulaitt. tappeja
- 65 „ Tr 2:n luistihäkkejä
- 150 „ „ kattilan pesutulppia
- 75 „ jousiripustimia
- 387 „ kattilan varatulppia
- 200 „ voideripustimen letkun suukappaleita

Konepaja käyttänyt terästä 305 ton, messinkiä 9 105 kg ja valkometallia 4 850 kg.

Uudisrakennuksista on valmistunut kattilapajan I vaihe. Asuinrakennuksista valmistui 2 kpl 24 perheen taloa.

Uusia työstökoneita on konepajaan hankittu seuraavasti:

- 1 Atlas-pyöräpuristin, 600 ton.
- 1 kytintankojen mittaus- ja porauskone, Strasmann
- 1 pylväsporakone, PP-32
- 1 metallisaha
- 1 levyleikkuri, Is-Te
- 1 yleisleikkuri
- 1 pyöräkertojen mittaus- ja porauskone, Strasmann
- 1 kulissikaarien hiomiskone, PUA n:o 2 A Churchill
- 1 pyöräsorvi, Lidköping
- 1 takaleikkusorvi, M. F. Heid
- 1 kaiveruskone
- 5 hiomakonetta, Lappe
- 3 Kone-nostinta, 1,5 ton.
- 1 niitinkumentaja ZNV 322

1	moottoriruisku API-120	
1	kattilanponnistuspumppu	
2	juoksunosturistoa 2 × 25 ton.	
2	"	10 "
1	"	20 "

Helsingin konepaja.

Huomattavimmista töistä mainittakoon:

Veturien turbogeneraattorisähkövalojärjestelmiä asennettu	28 kpl
Jarrutönkkiä valmistettu	67 984 "
Jarrutönkkien anturoita valmistettu	77 951 "
Puskimen päitä	1 000 "
Vetokoukkuja	3 121 "
Kattopultteja	4 408 "
Matkustajavaunun jousia korjattu	1 066 "
Tavaravaunun	12 598 "
Kattilan täyskorjauksia suoritettu	73 "
Steinmüller-kattiloita korjattu	3 "
Rapid-	5 "

Konepajan huolto-osasto on asentanut täydelliset vesi-, lämpöjohto- ja viemärlaitteet eri puolille maata 13 VR:n rakennukseen, korjannut paristovaunuja 235 kpl

Konepaja	kaivinkoneita	2	”
Konepaja	käyttänyt terästä	495	ton
”	valanut valurautaa	3 588	”
”	” messinkiä ja pronssia	90	”
”	” valkometallia	4.6	”

Uusia työstökoneita hankittu konepajaan seur.:

1	penkkiporakone
1	sähkönosturi
1	hydr. puristin
1	sirkkelisaha

Pasilan konepaja on rakentanut seuraavat uudet vaunut:

6 kpl	Em/makuuvaunuja
2 "	työläis- ja asuntovaunuja
23 "	Gg-lämm. ja jäähd.vauunuja
175 "	Hdk-tavaravaunuja
11 "	Sfc-säiliövaunuja
9 "	Gmz- "
5 "	Sgv- "

Konepaja korjannut 5 lumiauraa, 3 kääntölavaa sekä suorittanut 6 kääntölavan sähkökoneistojen asennuksen.

Konepaja on käyttänyt v. 1951

terästä	3 319 ton
valurautaa	1 079 "
messinkiä ja pronssia	31 "
sekä lisäksi valanut	
messinkiä ja pronssia	37 "
valkometallia	49 "

Konepaja on saanut seuraavat uudet työstökoneet:

1	puristin
2	niitinkumentajaa
1	jyrsinkone
3	hiomakonetta
1	ketju-porattakone
1	puuhöyläkone
1	nosturi

Turun konepajassa on valmistettu m.m.:

823 kpl	vaihteen kieliiä
554 "	" risteyksiä
3 455 "	" vetotangon osia

1 320 kpl	vaihteen sidekiskoja
610 "	" kiilalukon suojuskoteloita
1 775 "	erilaisia kannuja
1 393 "	" lyhtyjä
7 "	resiinoja
75 "	sulkukenkiä
17 "	johtokiskoja

Konepaja on käyttänyt

terästä	586 ton
valurautaa	129 "
messinkiä ja pronssia	17 "
Sitäpaitsi on konepaja valanut	
valurautaa	2 "
messinkiä ja pronssia	19 "
valkometallia	8 "

Konepajaan on hankittu selontekovuonna seuraavat uudet työstökoneet:

6	hiomakonetta
1	kiilloituskone
1	ilmapuristin
4	pikasarvia
2	niittausvasaraa
2	talttausvasaraa
1	porakone

Vaasan konepaja on valmistanut m.m.:

67 kpl	uusia jousia
2 "	täyd. veturitallin savupiippuja
13 "	vintturin jarrulaitteita
150 "	halkomittavaunujen rautaosat

Konepaja käyttänyt

terästä	80 ton
valurautaa	2 "
messinkiä ja pronssia	6 "
sekä lisäksi valanut	
messinkiä ja pronssia	18 "
valkometallia	9 "

Uusimistyöt.

Vaunuosaston valaistus muutettu loistevaloiksi.

Voimavirran jännitteen muutos 500—380 V:iin.

Uusi muuntaja hankittu em. muutostyön vuoksi.

Uusia työstökoneita on konepajaan hankittu:

6	sähkömoottoria
3	hiomakonetta
1	porakone
1	magneettirullalaite

Oulun konepajan huomattavimmat työt:

valmistettu	
10 kpl	resiinoja
3 "	väkipiippuja
korjattu	
2	lumiauraa
11	resiinaa
10	sähkösirkkeliä

Konepaja on käyttänyt:

terästä	55 ton
messinkiä ja pronssia	12 "

Konepaja valanut messinkiä ja pronssia ... 10 "

Uusimistöistä konepajassa mainittakoon kone-osaston työnjohtajan konttorihuone (10.5 m²).

Uusia työstökoneita on konepajaan saatu seur.:

1	kylmäsaaha
1	pikasarvi

Kuopion konepajassa ja sen alaisena toimivassa Pieksämäen vaununkorjauspaikassa on tehty säännöllisten veturien ja vaunujen korjausten lisäksi mm. seuraavat suurehkot työt:

a) Kuopion konepajassa on valmistettu:

- 1 905 erilaista teräsholkkia
- 22 kipinäverkkoa
- 303 veturin kytkintangon niveltappia
- 264 ” kiertokangen laakeria
- 404 ” muita laakereita
- 300 ” tulipesän luukun vastajousta
- 314 ” kannatusjousta
- 62 ” jarrukolmiota

b) Pieksämäen vaununkorjauspaikassa on valmistettu:

- 710 vaununpylvästä
- 365 ” sivuluukkaa
- 8 veturin ikkunan tuulikaappia
- sekä korjattu
- 76 jarrukenkää
- 12 resiinaa
- 28 paloruiskua
- 1 377 laakerin voidetyynyn pidintä
- 750 puskimen päätä
- 332 ” pohjalaattaa
- 83 laakeripesää

Uusia työstökoneita on selontekovuonna hankittu

Kuopion konepajaan

- 1 nosturi
- 1 säteisorakone
- 1 kierrekone
- 1 pikasorvi

Pieksämäen vaununkorjauspaajaan

- 1 nosturi
- 1 pyörösaha
- 1 ilmajoustovasara
- 1 puuhöyläkone
- 2 vaunun vetolaitetta

Kuopion konepaja ja Pieksämäen vaununkorjauspaika ovat käyttäneet

terästä	224 ton
messinkiä ja pronssia	25 ”
valkometallia	38 ”

Kuopion konepaja on valanut

messinkiä ja pronssia	23 ”
valkometallia	38 ”

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päivisin työviikoin. Yleensä on työskennelty yhdessä työvuorossa, mutta konepajojen eräillä osastoilla on kuitenkin täytynyt suuren ja kiireellisen työmäärän takia työskennellä kahdessakin työvuorossa ja tehdä ylityötä.

Työtuntien lukumäärä:

	Työtuntien luku		
	V. 1951	V. 1950	V. 1949
Pääkonepajoissa	8 829 323	8 998 206	9 538 903
Varikkokorjauspaikoissa	1 419 042	1 321 451	1 604 410
Sähkökonepajassa	97 956	97 069	101 455
Kaikki yhteensä	10 346 321	10 416 726	11 244 768

Valmistearvot:

	Valmistearvo		
	V. 1951	V. 1950	V. 1949
Pääkonepajoissa	3 344 059 046	2 775 110 493	2 461 663 854
Varikkokorjauspaikoissa	344 569 515	245 660 315	253 496 262
Sähkökonepajassa	20 586 642	11 351 604	10 291 314
Kaikki yhteensä	3 709 215 203	3 032 122 412	2 725 451 430

Työntekijöiden lukumäärä vuoden lopussa:

	Työntekijöiden lukumäärä		
	V. 1951	V. 1950	V. 1949
Pääkonepajoissa	4 165	4 174	4 187
Varikkokorjauspaikoissa	910	875	877
Sähkökonepajassa	143	162	136
Kaikki yhteensä	5 218	5 211	5 200

Konepajakouluista valmistui 60 veturinlämmittäjää ja 25 ammattimiestä. Uusia oppisopimuksia tehtiin 75 veturinlämmittäjä- ja 35 ammattioppilaan kanssa.

Sähkölaitokset ja -laitteet. Kertomusvuoden aikana on valtionrautateilla ollut käytännössä oma sähkölaitos ainoastaan Helsingissä. Linnankylän liikenne-

paikalla on enää ollut käytännössä piensähkölaitos. Hankasalmen sahan höyryvoimalaitoksessa ei kertomusvuoden aikana ole kehitetty sähköenergiaa, vaan on se edelleenkin ollut varavoimalaitoksena.

Valtionrautateille v. 1951 alusta lukien perustetusta uudistusrahastosta on kertomusvuoden aikana myön-

netty sähköteknillisen toimiston käytettäväksi vahva-virtalaitteita varten 6 800 000 markkaa, matkustajavaunujen valaistuksen parantamiseen 6 000 000 markkaa ja puhelinyhteyksien modernisointiin 55 000 000 markkaa. Kun tulo- ja menoarviossakin on varattu toimiston käytettäväksi huomattavia määrärahoja, on kertomusvuoden aikana voitu suorittaa tai panna alulle poikkeuksellisen paljon sekä vahva- että heikkovirtatöitä.

Oulun muuntoaseman jännitteen muuttaminen 3 kV:sta 10 kV:iin suoritettiin loppuun. Oulun konepajan moottorien käyttöjännitteen muutostyö 500 voltista 380 volttiin valmistui suurimmaksi osaksi. Kuopion ja Pasilan konepajojen muuntoasemien jännitteen muuttaminen 500 voltista 380 volttiin pantiin alulle ja Vaasan konepajan vastaavan jännitteen muutostyön ensimmäinen vaihe valmistui. VR:n asuintalon, Helsinki Runeberginkatu 27, sähkölaitteiden jännitteen muutos tasavirrasta 125/250 volttia vaihtovirtaan 220/380 volttiin valmistui samoin kertomusvuoden aikana. Hankasalmen sahan muuntoasema valmistui ja Riihimäen muuntoaseman taulu uusittiin.

Sähköteknillisen toimiston toimesta jatkettiin omien sähkövoima- ja muuntoasemien käyttötarkkailua entiseen tapaan sekä valvottiin edelleen liikennepaikkojen sähkönkulutusta ja jatkettiin sähkövirran hintojen tarkkailua.

Maaseudun sähköistyksen edelleen jatkuessa harvaan asutuilla seuduilla Pohjois- ja Itä-Suomessa, valtionrautateilla on ollut edelleen mahdollisuus sähköistää huomattava määrä liikennepaikkoja. Kertomusvuoden aikana päätettiin nimittäin sähkövalaistus ottaa käyttäntöön seuraavilla 23 liikennepaikalla: Hakasuo, Huttula, Jaalanka, Joutsijärvi, Kangaslampi, Kankari, Kivesjärvi, Koivio, Kyrölä, Liminpuro, Niemiskylä, Palosuo, Partaharju, Puukari, Saarijärvi, Saunakallio, Taipale, Töysä, Valkeajärvi, Venetmäki, Vuolinko, Ylihärmä ja Yltiä. Kun otetaan huomioon, että Tehtaanportin (Kuusankoski) laiturissa on ollut sähkövalaistus, 1. 6. 1951 poistettiin käytännöstä, nousee sähköistettyjen liikennepaikkojen lukumäärä kertomusvuoden päättyessä 602.

Valtion avun turvin Pohjois- ja Itä-Suomeen perustetut paikalliset sähkölaitokset ovat edelleen noudattaneet ns. tariffiyksikköjärjestelmää, vaikkakaan ne kaikki eivät ole vaatineet liittymismaksuja, joihin kertomusvuonna käytettiin yhteensä 5 240 835 markkaa.

Paikalliset sähkölaitokset näyttävät yhä yleisemmin siirtyvän tariffiyksikköjärjestelmään, vaikkakaan ne kaikki eivät ole vaatineet liittymismaksuja, vaan kulutetusta sähkövirrasta on ollut suoritettava perusmaksua käytännössä olevien tariffiysikköiden mukaan ja lisäksi kulutusmaksua käytettyjen kWh:ien mukaan.

Sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista uudista uusimistöistä mainittakoon seuraavaa:

Vilkaasti liikennöityjen ratapihojen varustamista valonheitinvalaistuksella on jatkettu. Kertomusvuoden aikana valmistuivat seuraavien ratapihojen valonheitinvalaistustyöt: Haapamäen asemaratapihan, 1 pylväs, Kotkan ratapihan läntisen osan, 2 pylvästä, Pasilan ratapihan, 2 pylvästä, Tampereen asemaratapihan, 1 pylväs ja Tampereen Viinikan ratapihan, 2 pylvästä. Kertomusvuoden päättyessä oli eri ratapihoilla käytännössä seuraavat määrät valonheitinvalaistuspylväitä: Haapamäellä 3, Kotkassa 2, Kouvolassa 4, Pasilassa 3, Pieksämäellä 2, Riihimäellä 4,

Tampereen asemaratapihalla 3, Tampereen Viinikan ratapihalla 3, Toijalassa 3 ja Turussa 1.

Hyvinkään konepajan vahva- ja heikkovirtalaitteiden suunnittelua, hankintaa ja asennuksia jatkettiin rinnan rakennustöiden kanssa. Kattilapajarakennuksen valaistusasetelmat valmistuivat. Konepajan, erikoisesti kattilapajan voima-asetelmia ja teleteknillisiä laitteita laajennettiin ja täydennettiin. Kahden 4-kerroksisen 24-perheen asuintalon sähkövalaistusasetelmat valmistuivat.

Joensuuhun ja Kuopioon rakennettujen 24-perheen asuinrakennusten sähköasennustyöt valmistuivat. Samoin valmistuivat Tampereella rataosaston pajan valaistus- ja voimalaitteet sekä rataosaston huoltorakennuksen ja kerhohuonerakennuksen sähkölaitteet. Tampereen asemaravintola, asematoimisto ja matkatavara-puoli varustettiin loisteputkivalaistuksella. Haapamäen ratapihajohtojen maakaapelioimistöistä saatiin suurin osa suoritetuksi. Haapamäen veturitallin uuden osan (5 veturisia ja autotalli) ja VR:n poliklinikan sähkölaitteet saatiin asennetuiksi. Kaajanin asemarakennuksen liityntäjohtoon ja laiturivalaistuksen maakaapelioimistykset valmistuivat, jolloin samalla valaistuslaitteet ratapihan eteläpuolella uusittiin. Rauman ratapihan ja veturitallin sähkölaitteet uusittiin osittain. Pasilan varikon polttoainekäsittelylaitteiden ym. sähköasetelmia uusittiin ja laajennettiin. Kouvolan, Loimaan ja Sotkamon ratapihavalaitusta ja Kouvolan varikon voima- ja valaistusasetelmia täydennettiin. Helsingin asemarakennuksen valaistus- ja voima-asetelmien uusimista jatkettiin ja hallintorakennuksen lämpö- ja voimakeskusten kojeja kytkintaulut (9 kpl) uusittiin. Kotkan öljysäiliöalueen sähköjohtojen kaapelointi saatiin suoritetuksi.

Rautatierakennusosaston Vilppulan korjauspajan sähköasetelmat valmistuivat. Rovaniemelle rakennettun veturi- ja varikkorakennuksen sähköasetelmatyöt saatiin pääasiallisesti suoritetuksi.

Sähköistetyt kääntölavat rakennettiin Lahteen, Peipohjaan, Tampereelle (III tallin lava), Toijalaan ja Turkuun. Ylivieskan ja Rovaniemen halonsaahas- ja vyörytysantolavat valmistuivat. Hankasalmen, Oriveden ja Parkanon vedenottolaitokset valmistuivat sekä Joutsijärven, Kemijärven, Koivun, Laikon, Mäntyharjun, Pyhäsalmen, Simon, Tervolan, Vaalan ja Vihannin vedenottolaitoksia varten tilattiin sähköpumput. Virasojan ja Toijalan vedenottolaitosten entisten sähköpumppujen tilalle tilattiin suuritehoisemmat sähköpumput. Kun Lylyn liikennepaikalle rakennettiin uusi vesitorni suurempine säiliöineen, hankittiin Lylyn vedenottolaitosta varten myös uusi sähköpumppu.

Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuksella jatkettiin. Kertomusvuoden aikana valmistui seitsemän (7) valaistuskoneistoin varustettua vaunua, kuuteen (6) vaunuun asennettiin täydelliset valaistuslaitteet. Sähkövalaistuja vetureita valmistui kolme (3) kappaletta ja vanhojen veturien varustamista sähkövalaistuksella jatkettiin. Vuoden lopussa oli 439 täydellisin valaistuskoneistoin varustettua vaunua, 65 ns. liitevaunua, 18 keskusvalaistua vaunua sekä 12 paristovaunua. Sähkövalaistuja vetureita oli vuoden lopussa 331, joista 8 keskusvalaistuja junia varten.

Eri liikennepaikoilla on suoritettu pienehköjä vahva- ja heikkovirtalaitteiden lisäys- ja uudistöitä, joiden kustannukset työtä kohden eivät ole ylittäneet 100 000 markkaa, vahvavirtatöitä 192, yhteensä

2 956 464 markan arvosta ja heikkovirtatöitä 56, yhteensä 784 405 markan arvosta.

Sähkölaitteiden kunnossapito on edelleen suurimmalta osaltaan suoritettu rautatien sähköteknillisen henkilökunnan toimesta; ulkopuolisten toiminimien apuun on muutamissa tapauksissa turvauduttu, kun se on havaittu taloudellisesti edullisemmaksi.

Rautateiden viestiyhteyksiin saatiin vuoden 1951 aikana varsin huomattava parannus, kun rakennettiin uusia kuparijohtoja Helsingin—Tampereen, Riihimäen—Kouvolaan, Turun—Loimaan, Porin—Haapamäen ja Seinäjoen—Vaasan asemien välille yhteensä 1 500 johdinkilometriä sekä asennettiin uusia linja-automaattipuhelinjärjestelmiä Turun—Toijalan, Toijalan—Tampereen, Tampereen—Haapamäen, Porin—Haapamäen, Riihimäen—Lahden, Lahden—Kouvolaan ja Lahden—Heinolan välisille rataosille. Näihin linja-automaattipuhelinjärjestelmiin asennettiin 72 puhelinta.

Uusi rautapuhelinjohto, pituudeltaan 65 johdinkilometriä, rakennettiin Lahden—Heinolan asemien välille ja lennätinjohtoja kaksoistettiin puhelinjohtoisiksi Keravan—Porvoon, Inkeröisten—Haminan ja Jyväskylän—Äänekosken asemien sekä Imatran aseman ja Vuoksen sataman välille, jolloin saatiin 216 johdinkilometriä puhelinjohtoa ja Helsingin—Kauklahden sekä Vilppulan—Mäntän asemien välillä olevat lennätinkaisiojohdot, yhteensä 66 johdinkilometriä, vuoroteltiin puhelinjohtoisiksi. Pienehköjä puhelinjohtoja eri paikkakunnille rakennettiin yhteensä 148 johdinkilometriä. Puhelinjohtojen yhteismäärä lisääntyi täten vuoden kuluessa 1 995 johdinkilometrillä ja samalla lennätinjohtot vähenivät 1 427 johdinkilometrillä.

Viestipylväslinjojen täystaajennustyöt suoritettiin 50 ratakilometrin, osittaistaajennustyöt 451.4 ratakilometrin, täyskorjaustyöt 2 603.6 ratakilometrin ja kevytkorjaustyöt 1 155 ratakilometrin eli yhteensä 4 260 ratakilometrin matkalla. Tällöin pystytettiin 8 929 pylvästä (mitkä kaikki olivat kyllästettyjä), siirrettiin 1 070 pylvästä, asennettiin 2 181 pylvään tukipuuta, 368 pylvään tyventukea, 3 091 pylvään harusta ja 13 269 ortta sekä vuoden 1952 työkautena uusittavaksi merkittiin 9 053 pylvästä.

Rautateiden linjakorjaustyökunnat kunnostivat rautateiden viesti- ja opastinjohtoja 34 486 johdinkilometriä sekä posti- ja lennätinlaitoksen johtoja 41 430 johdinkilometriä eli yhteensä 75 916 johdinkilometriä.

Uusia maakaapeleita asennettiin 36 liikennepaikalle yhteensä 6 609 m ja ilmakaapeleita seitsemälle liikennepaikalle yhteensä 2 018 m. Näissä kaapeleissa oli yhteensä 374.6 johdinkilometriä. Vanhojen kaapeliverkostojen siirtoa ja suurehkoja korjauksia suoritettiin kuudella liikennepaikalla.

Huomattava parannus rautateiden viestiyhteyksiin saatiin myös asentamalla käytäntöön v. 1951 aikana neljä uutta yksikanavaista kantoaaltojärjestelmää.

Uusia kovaäänisjärjestelmiä otettiin käytäntöön kahdella asemalla ja Pasilan järjestelyratapihalla. Myös Helsingin aseman uusi suuri kovaäänisjärjestelmä otettiin osittain käytäntöön.

Nykyaikaiset vaatimukset täyttävä automaattinen palohälytyskeskus asennettiin Hyvinkään konepajaan. Uusia aikakellolaitteita asennettiin yksi, murtosuojausjärjestelmiä yksi ja ristikytkintelineitä puhelinkeskusten yhteyteen kaksi.

Puhelinkeskusten lukumäärä lisääntyi 24:llä ja VR:n verkkoon kytkettyjen puhelinten lukumäärä

163:lla, mutta lennätinjohtoihin kytkettyjen lennätinkoneiden lukumäärä väheni 24:llä.

Rautateiden toimesta hankittiin suoria yleisiin puhelinkeskuksiin liittyviä johtoja 26 liikennepaikalle yhteensä 30 kpl.

Linjakorjaustyökunnat pystyttivät 1 594 voimapylvästä ja asensivat 211 pylvään tukipuuta sekä 196 tyventukea ja merkitsivät vuoden 1952 työkautena uusittaviksi 1 160 pylvästä.

Vuoden kuluessa rakennettiin puoli- ja täysautomaattisia tienristeysoastinlaitoksia kahdella ja muutettiin sekä täydennettiin kahdella liikennepaikalla. Suurehkoja turvalaitteiden täydennys- ja muutostöitä suoritettiin kahdella ja pienehköjä turvalaitteiden uudisrakennustöitä kahdellakymmenellä yhdellä sekä yhdistettyjen rautatie- ja maantiesiltojen turvalaitteita kahdella liikennepaikalla.

Turvalaitteiden yhteydessä rakennettiin 115 km 3 mm Ø rautatiejohtoja ja sitä poistettiin käytöstä 10 km.

Sähkökonepajassa tehtiin 97 956 työtuntia. Työntekijäin ja oppilaiden keskimääräinen luku oli 41, ja valmistearvo oli 20 586 642 markkaa. Suurin osa toiminnasta oli korjaustyötä. Esimerkkinä tästä mainittakoon: 22 lennätinkonetta, 260 puhelinkonetta, 51 puhelinkeskuskonetta, 129 radio-, vahvistin- ja kantoaaltoalaitetta, 3 595 erilaista heikkovirtalaitetta tai niiden osaa, 19 kirjoitus- ja laskukonetta, 663 leimasinta, 39 seinä- ja yövartijan kelloa, 1 281 painemittaria, 135 nopeus- ja tulistusmittaria, 129 sähkömoottoria, 640 sekalaista vahvavirtakojetta, 125 merkinanto- ja turvalaitteiden osaa ja 19 resinaa.

Uusista valmisteista erikoisesti mainittakoon, että sähkökonepajassa suunniteltiin ja rakennettiin Psykoteknillistä laboratoriota varten piirtävä reaktiomerkinäkökoje, joka tekee mahdolliseksi äänifilmin käytön soveltuvuuskokeissa. Laite on ensimmäinen laatuaan Pohjoismaissa. Erilaisia pöytiä, kaappeja, hyllyjä, tuoleja, laatikoita yms. valmistettiin 404 kpl, rahtimerkkikoteloita 100, ristikytkin- ja keskustelineitä 40, resinoita, pylväsnostureita ja taloustikkaita 21, junanlähetyskeskuksia ja -vaihtolaitteita 35, murtosuojauslaitteita 13, murtosuojauslaitteen koskettimia 56, kalusto- ja asuntovaunujen sisustuksia 8, kaapelinsuojarautoja, eril. kilpiä, kytkinlistoja yms. 1 255, sekalaaisia viestilaitteiden osia 2 359 sekä sekal. tarvikkeita ja varaosia 7 703 kpl.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten perusteella annettiin vuoden kuluessa 162 vahvavirta- ja 182 heikkovirtaristeilylupa. Sähkölaitteiden asennusanomusten perusteella annettiin 87 valaistusjohtojen ja 93 puhelinjohtojen asennuslupaa rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 61 ja ratainsinöörin toimesta 86 sekä sähkölaitteiden asennustarkastuksia sähköteknillisen toimiston toimesta 217.

V. Varastot ja hankinnat.

V. 1949.

Varastot. Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1949 4 119 496 400 markkaa, josta määrästä eri varastojen osalla oli: Pasilan 1 356 031 300, Turun 473 233 800, Vaasan 397 240 000, Oulun 653 712 900,

Kuopion 1 043 844 300 ja Helsingin 195 434 100 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 6 456 756 400 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 290 327 100 markan arvosta.

Hankinnat. Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1949 6 598 058 200 markan arvosta.

Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä tonnia	Arvo mk
Kivihiiliä	144 334	461 293 272:—
Pyöräkertoja	936	44 392 735:—
Pyöränrenkaita	1 015	99 069 367:—
Ratakiskoja	20 598	513 767 400:—
Rautaa ja terästä	4 403	117 191 639:—
Rautalevyjä	721	24 991 173:—
Öljyjä	5 954	55 185 685:—
Sekal. tarveaineita	—	414 312 529:—
Yhteensä mk	1 730 203 800:—	

Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1949 vastaanottaneet 1 384 970 m³ halkoja hintaan mk 1 214 618 690 eli keskimäärin mk 877:— m³:ltä. Nämä polttopuut on Valtion polttoainetoimisto (VAPU) hankkinut.

Edelleen on ostettu VAPOLTA 850 456 kpl rata-pölkkyjä hintaan mk 256 530 444:—, 128 407.3 jm hirsii hintaan mk 12 899 667:—, 16 017 kpl puhelin- ja lennätinpylväitä hintaan mk 13 851 544:—, 2 465 kpl tyvivahvikkeita hintaan mk 325 196:—, 74 975 kpl aidanpylväitä hintaan mk 4 790 228:—, 39 405 kpl aidansalkoja hintaan mk 2 610 632:—, 0.65 std sahatavaraa hintaan mk 13 566:—, ja VR Hankasalmen sahalle 439 437 j³ tukkeja hintaan mk 30 478 781:—.

Yksityisiltä hankkijoilta ostettiin v. 1949 3 167.7 std sahatavaraa.

Polttoainehuoltotoiminta.

V. 1949 vastaanotettiin eri kulutuspaikoille seuraavat polttoaineet:

Halkoja	1 384 970 m ³
Polttoturvetta	529 677 dt
Kivihiiliä	1 403 787 ”

Kulutettu:

Halkoja	1 712 551 m ³
Polttoturvetta	826 411 dt
Kivihiiliä	2 531 313 ”

Käsittelykustannukset (halkojen purkaus, kuorma, pinous, sahaus ja vetureille antaminen y.m.):
Halkokäsittely n. mk 335 232 000:—
Polttoturvekäsittely ” ” 30 308 000:—
Kivihiilikäsittely ” ” 91 300 000:—

Myös polttoöljyä on käytetty v. 1949 aikana vetureille 6 066 000 kg ja sen käsittely- (anto-) kustannukset ovat noin mk 984 700:—.

Polttoainetyöläisiä on ollut palveluksessa v. 1949 alussa 1 778 henkeä ja 79 esimiestä ja työnjoht.;

v. 1949 lopussa 1 652 henkeä ja 78 esimiestä ja työnjoht.

Polttoaineen vyörytysantolaitureita, polttoaineraidejärjestelyjä y.m. laitteita on rakennettu seuraavasti:

Perusteellisesti on uusittu ja korjattu vyörytyslaiturit Turussa ja Kotkassa, uusia on rakenteilla Ylivieskassa ja Olhavasassa. Uudelleen rakennettavaksi on hyväksytty Pasilan vyörytyslaituri. Kouvolan ja Riihimäen antolaitureille rakennettu lisää ylösvevoti-

sillat kivihiilen ylösvevota varten. Vyörytyslaiturien sähköistys suoritettu Mikkeliissä ja Joensuussa.

Raidejärjestelyjä on suoritettu Ylivieskassa ja purkausraidetta jatkettu Jepualla. Uusi parannettu raidejärjestely hyväksytty suoritettavaksi Pasilan hiilenantoraiteilla.

Valmiita vyörytysantolaitureita oli v. 1949 lopussa käytössä kaikkiaan 30 kpl ja suppilohiilenantolaitteita 6 kpl.

Lisäksi on suoritettu erin. muita pienempiä antotoiminnan parannuslaitteita ja laiturikorjauksia.

Huoltotoiminnan alotteesta on rakennettu uusia tai laajennettu entisiä peseytymis- ja ruokailu- sekä majoitusrakennuksia ja toimistohuoneita m.m. seur. paikoilla: Nurmese, Pieksämäki ja Haapamäki. Myös varastorakennuksen teknillisiä laitteita varten on Oulussa tehty erinäisiä lisälaitteita.

Varoja on ollut käytettävissä yht. 16 milj. mk.

Hankasalmen saha.

Sahalaitosta on jatkuvasti kunnostettu ja uusi sahatavaran kuivaamo sekä höyläämö saatu käyntiin. Työväen asunto-oloja on parannettu korjaamalla vanhoja asuinhuoneita sekä rakentamalla uusia asuinrakennuksia 2 kappaletta.

Saha on käynyt kahta työvuoroa koko vuoden paitsi heinäkuun 8 päivästä elokuun 23 päivään sekä syyskuun 18 päivästä 30 päivään, jolloin saha korjausten ja kesälomien takia seiso.

Sahalla on vuoden aikana vastaanotettu tukkeja seuraavasti:

Valtion Polttoainetoimistolta	439 437 j ³
Yksityisiltä	74 798 ”
Omlta metsänhakkauksilta	897 492 ”
Yhteensä	1 411 727 j ³

Sahattu tukkimäärä nousi 1 254 100 kuutiojalkaan.

Sahalta lähetettiin 3 981 standarttia lautoja ja lankkuja, 747 standarttia parruja ja pelkkoja, 6 340 jm hirsii, 9 028 kpl ratapölkkyjä, 32 420 jm telinelankkuja, 165 707 kpl avovaunun pylväitä, 10 983 tus. hylkylautoja, 300 561 kpl routakiloja ja 44 426 m³ polttotuhaketta sekä pieniä erii muita sivutuotteita.

Työntekijöiden lukumäärä sahalla oli keskimäärin 228 ja metsänhakuissa 47.

Tuotantokomitea, johon kuului 3 työnantajan, 2 toimenhaltijain ja 5 työntekijäin edustajaa, kokoon-tui vuoden kuluessa 5 kertaa.

Konnunsuolla oleva VR Polttoturvevalmistamo.

Vuosi 1949 oli Polttoturvevalmistamon 10. toiminta-vuosi.

Polttoturpeen valmistuskoneita on kuusi jo v. 1940 hankittua Anrep-mallista konetta. Näistä on kahteen myöhemmin tehty lisää Turve-Jussi-Abenius-yhdistelmä, jonka tarkoituksena on säästää työvoimaa ja lisätä tuotantoa. Koneista on yksi seissyt kokonaan työkentän puutteessa. Toisillakin koneilla on ollut esteenä edellisenä vuonna valmistettu ja suolle aumattu polttoturve, sitä kun ei lähetyskieltojen takia saatu lähettää sopivina aikoina, vaan oli siirrettävä toiseen paikkaan ja varastoitava sinne myöhemmin lähetettäväksi.

Kokonaismenot olivat mk 38 969 455:—

Polttoturvetta valmistettu 15 700 tonnia

Näiden summien mukaan saad-
daan valmistetun polttotur-
vetonnin hinnaksi mk 2 484:—

Valmistuskustannuksia tarkasteltaessa on huomioitava allamainitut summat, jotka ovat merkityt polttoturvekustannuksiin, mutta jotka voidaan jakaa useammalle vuodelle.

1. Rh:n kirjeen N:o 1710/12948, 21/12 -48 nojalla ei voitu työläisiä vähentää, vaan oli heille järjestettävä sopivia töitä, joi- na järjestettiin kuivatuskent- tien tasauksia ym.	mk	1 246 000:—
2. Kolmen höyryveturin täyskor- jaus	”	2 726 964:—
3. Ratakiskoja	”	2 313 700:—
4. Koneosia Lokomolta	”	1 321 000:—
5. Rakennuksien ja teiden kor- jauksia	”	645 000:—
6. Turpeen aumaus isoon aumaan lähetystä varten talviaikana 6 000 to à 210:—	”	1 260 000:—
7. Koneitten edestä siirretty tur- peita pois	”	240 000:—
8. Lähetetty 1729 tonnia enem- män kuin valmistettu	”	1 319 500:—
Yhteensä mk		11 072 164:—

Vähentämällä tämä summa kokonaismenoista saa-
daan mk 27 897 291:— ja tästä tonnihinnaksi mk
1 780:—.

Summa jakaantuu eri työmomenteille seuraavasti:

I. Työnjohto ja toimistohenki- löiden palkat			mk	1 970 358:—
Matkakustannukset			”	51 700:—
Vuokrat, lämmitys, valaistus ja muut toimistomenot			”	62 297:—
Sairasajan palkat			”	354 138:—
Lapsilisiä ja kansaneläke ..			”	1 398 410:—
Loma-ajan palkat			”	1 427 902:—
Yhteensä mk				5 264 805:—
II. Konetyö			mk	11 280 899: 50
Muut käsittelykustannukset:				
kääntö ja kekoaminen			”	1 651 728:—
aumaus suolla			”	572 760:—
radan siirtoja suolla			”	635 734:—
kuorma- ja pikkuvaunuihin ..			”	1 576 200:—
kuljetus Muukkoon ja kuor- maus rautatievaunuun			”	1 254 570:—
lumi- ym. töitä			”	712 375:—
Yhteensä mk				17 684 266: 50
III. Voimavirta			mk	1 018 340:—
Poltto- ja voiteluaineet			”	1 517 885: 50
Sekalaiset tarveaineet			”	411 507: 50
Yhteensä mk				2 947 733:—
IV. Kaluston kunnossapito ja tar- kastus			mk	1 027 944: 80
Työraiteet, sähkölinjat ja työ- raiteet			”	438 103:—
Muuta korjauskustannuksia ..			”	188 341: 45
Sekalaisia kustannuksia			”	197 295: 75
Yhteensä mk				1 851 695:—
V. Uusia työraiteita ym.			mk	110 726: 50
Uusia työlinjoja ja kuivatus- kenttiä			”	38 065:—
Yhteensä mk				148 791: 50
Yhteensä mk				27 897 291:—

Todellisuudessa on valmistettu polttoturvetta 800 tonnia enemmän kuin on ilmoitettu, tämä siitä syystä, kun turve on käytetty kuivempana, kuin normaalin 35 % kostea, aina 20 % asti, niin aiheutuu siitä tuntuva painotappiota, tehden tonnia kohti 35—150 kg.

Työläisten lukumäärä oli suurimmillaan kesäkuussa 314 ja vähimmillään joulukuussa 46.

Vuoden aikana on saatu määrärahaa 900 000:— veturitallin rakentamista varten ja 600 000:— varastorakennusta varten, molemmat olivat vuoden vaihteessa vielä jonkinverran kesken. Vielä saatiin mk 4 000:— kirjojen ostoa varten edellisenä vuonna perustettua kirjastoa varten.

Tuotantokomitea, johon kuuluu 3 työnantajan, 2 toimenhaltijain ja 5 työntekijäin edustajaa, kokoon-
tui vuoden kuluessa viisi kertaa.

Vuoden alussa oli polttoturvetta varastoitu	
suolle	15 762.3 to
valmistettu v. 1949	15 700.5 ”
	31 462.8 to

Lähetetty v. 1949:

Kouvola, polttoainevarasto	6 913.8 to
Mikkeli, ”	7 210.2 ”
Virasoja, ”	1 850.0 ”
Helsinki, rh:n keskuslämmitys	423.1 ”
Hyvinkää, polttoainevarasto	707.0 ”
Pieksämäki, ”	83.9 ”
Iisalmi, ”	116.0 ”
Oma kulutus	525.0 ”
	17 829.0 to
Varasto ja valmistus	31 461.8 to
Lähetetty v. 1949	17 829.0 ”
Jäi suolle 31/12 -49	13 632.8 to

Turvepehkuosaston toiminta:

Turvepehkuun kulutus ei ole läheskään vastannut niitä määriä kun laitosta suunniteltaessa oli otak-
suttu.

Valmistus v. 1949 11 060 paalia, vastaten noin nel-
jättäosaa valmistusmahdollisuuksista.

Menoja oli v. 1949 yhteensä mk 2 618 015:—, ja-
kaantuen seuraavasti:

I. Työnjohtoon ja toimistohenki- lök. palkat			mk	364 973:—
Matkakustannukset			”	2 700:—
Sairasajan palkat			”	47 514:—
Lapsilisiä ja kansaneläke			”	105 425:—
Loma-ajan palkat			”	87 441:—
			mk	608 053:—
II. Pehkun nosto ja levitys 9 241 m ³ mk				615 450:—
Käsittelykust. kekous ja kanto latoihin			”	300,386:—
			mk	915 836:—
III. Kuljetus ladosta tehtaalle 8 000 m ³			mk	102 632:—
Konetyö (paalaus) 11 060 paa- lia			”	309 717:—
Kuljetus Muukkoon ja kuor- maus rautatievaunuun 11 510 paal.			”	57 550:—
			mk	469 899:—

IV. Voimavirta	mk	56 851:—
Poltto- ja voiteluaineet	„	8 100:—
Sekalaiset tarveaineet	„	54 790:—
	mk	119 741:—
V. Kaluston kunnossapito	mk	96 500:—
Työraiteet, sähköjohdot ym. ..	„	19 105:—
Muita korjauskustannuksia ..	„	23 890:—
Sekalaisia kustannuksia	„	6 300:—
	mk	145 795:—
VI. Latojen ym. korjauksia	mk	260 541:—
Uudet työlinjat ja kuivatus-		
kentät	„	98 150:—
	mk	358 691:—
Yhteensä	mk	2 618 015:—

Kustannukset jakaantuivat seuraavasti:

Palkat	
Kyllästysöljy 2 586 464 kg	
Polttoaineet	
Voiteluaineet	
Muita menoja	
Yhteensä	

Kokonaismenoihin sisältyvät edellämainittujen kustannusten lisäksi kyllästettyjen puutavaroiden hinnat ja koneistojen korjausmenot sekä Somerharjun laitoksen alueen kuntoonpanokustannukset.

Vuoden aikana kyllästettiin:

	Mikkeli	Somerharju	Yhteensä
Ratapölkkyjä kpl .	141 031	80 185	221 216
Pylväitä kpl	10 252	13 945	24 197
Muuta puutavaraa			
m ³	2 418.60	1 288.61	3 707.21

Työskentely on ollut normaalista, eikä mitään häiriöitä ole vuoden kuluessa tapahtunut.

Tavara- ja ainetutkimukset v. 1949. Vuonna 1949 tutkittiin rautatiehallituksen hankintatoimiston laboratoriossa seuraavat 1 399 erilaista tavara- ja aine- näytettä:

Metalleja

Rautaa ja teräksiä	34 kpl
Kuparia ja punametallesia	36 „
Valkometallesia	179 „
Sekalaisia metallesia	17 „
	266 kpl

Voiteluöljyjä ja -rasvoja

Sylinteriöljyjä	25 kpl
Kone- ja vaunuöljyjä	36 „
Sekalaisia öljyjä ja rasvoja	11 „
	72 „

Poltto- ja valaistusöljyjä

Kaasu- ja polttoöljyjä	17 kpl
Bensiiniä ja petrolia	3 „
	20 „

Kiinteitä polttoaineita

Kivihiiliä	56 kpl
Turpeita	585 „
	641 „

Varaston arvo 1/1 -49	mk	3 539 909:—
Nostettu raakaturvetta 6 357 m ³ ..	mk	413 205:—
Keottu edellisen vuoden nostoa		
5 650 m ³	„	491 550:—
Ladoissa 9 900 m ³	„	1 089 000:—
Tehtaalla paalattuna 230 paalia ..	„	39 100:—
	mk	5 572 764:—
Lähetetty 11 510 paalia à 195:—	„	2 244 450:—
Varaston arvo 31/12 -49	mk	3 328 314:—

Kyllästyslaitokset:

Kyllästyslaitos N:o 1 Mikkeliissä oli toiminnassa koko vuoden ja N:o 2 Somerharjussa 5/7—31/12. Kokonaismenot olivat Mikkeliissä mk 83 996 417: 10 ja Somerharjussa mk 68 220 162: 90.

Mikkeli	Somerharju	Yhteensä
mk	mk	mk
5 456 051:—	3 044 962:—	8 501 013:—
11 380 337:—	8 425 284:—	19 805 621:—
1 284 960:—	917 820:—	2 202 780:—
15 600:—	9 750:—	25 350:—
239 740:—	437 018:—	676 758:—
Yhteensä	18 376 688:—	12 834 834:—
		31 211 522:—

Maalaustarpeita

Kuivia värejä	25 kpl
Öljy- ja lakkavärejä	17 „
(Lakka) vernissoja	15 „
	57 kpl

Suojelu- ja kyllästysaineita

Bitumeja	7 kpl
Kreosottiöljyjä	14 „
Tervaa ja karbolineumia	5 „
	26 „

Puhdistusaineita

Saippuoita	9 kpl
Sekalaisia	17 „
	26 „

Liima-aineita	3 „
Musteita, leimasinvärejä	2 „
Kankaita	13 „
Kumiletkuja ja -renkaita	16 „
Juoma- ja kattilavesiä	60 „
Sekalaisia aineita	197 „
Yhteensä	1 399 kpl

V. 1950.

Varastot. Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroitten keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1950 4 185 219 900 markkaa, josta määrästä eri varastojen osalla oli: Pasilan 1 577 611 100, Turun 451 478 000, Vaasan 276 684 200, Oulun 612 761 000, Kuopion 1 006 342 000 ja Helsingin 260 343 600 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 6 496 666 700 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 420 477 100 markan arvosta.

Hankinnat. Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1950 7 189 158 900 markan arvosta.

Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä tonnia	Arvo mk
Kivihiiliä ja koksia	280 788	912 486 302:—
Pyöräkertoja	2 702	191 025 206:—
Pyörärenkaita	3 287	49 351 771:—
Ratakiskoja	24 897	769 034 878:—
Rautaa ja terästä	4 058	120 052 766:—
Teräslevyjä	1 416	168 142 928:—
Öljyjä	3 070	33 412 971:—
Sekal. tarveaineita (siltoja y.m.)	—	406 294 802:—
Yhteensä mk		2 649 801 624:—

Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1950 vastaanottaneet 1 710 041 m³ halkoja hintaan mk 1 473 259 087:— eli keskimäärin mk 862:— m³:ltä. Nämä polttopuut on valtionrautateiden polttoainetoimisto (VAPO) hankkinut.

Edelleen on ostettu VAPOLTA 443 093 kpl rata-pölkkyjä hintaan mk 142 220 636:—, 176 137 jm hirsii hintaan mk 17 024 225:—, 8 566 kpl puhelin- ja lennätinpylväitä hintaan mk 5 962 441:—, 1 033 kpl tyvivahvikkeita hintaan mk 124 921:—, 60 998 kpl aidanpylväitä hintaan mk 3 843 040:—, 16 317 kpl aidansalkoja hintaan mk 1 071 252:—, 87 735 std sahatavaraa hintaan mk 1 844 937:—, ja VR Hankasalmen sahalle 253 301 j³ tukkeja hintaan mk 21 148 838:—.

Yksityisiltä hankkijoilta ostettiin v. 1950 1 581.0 std sahatavaraa.

Polttoainehuoltotoiminta.

V. 1950 vastaanotettu seuraavat polttoainemäärät:

Halkoja	1 710 041 m ³
Polttoturvetta	591 684 dt
Kivihiiliä	2 767 816 „

Kulutettu VR:n käyttöön: siitä vetureissa:

Halkoja	1 868 695 m ³	(1 675 164 m ³)
Polttoturvetta ...	797 738 dt	(767 225 dt)
Kivihiiliä	2 769 754 „	(2 695 611 „)

Sitäpaitsi on rautatieläisille samana aikana myyty 190 911 m³ halkoja.

Myös polttoöljyä on v. 1950 aikana käytetty kaikkiaan 3 653 072 kg, josta määrästä veturien käyttämä osuus on 2 985 368 kg. Öljyn käsittely- (varastoisimis-, anto- y.m.) kustannukset olivat mk 1 026 525:—.

Lämmitys- ja valimokoksin hankinta ja kulutus nousi noin 1 500 000 kg.

Allamainittujen kiinteiden polttoaineiden käsittely-kustannukset (kuormaus, purkaus, pinoaminen, sahaus, vetureille antaminen y.m. käsittely) nousivat seuraaviin summiin:

Halkotöistä kust.	mk 348 340 381:—
Polttoturve- „	„ 27 419 343:—
Kivihiili- „	„ 105 223 061:—

Polttoainetyöläisiä on ollut valtionrautateiden palveluksessa v. 1950 alussa 1 682 työntekijää ja 78 polttoainetyönjoht.; v. 1950 lopussa 1 350 työntekijää ja 74 polttoainetyönjoht.

Polttoaineen antolaitureita, raidejärjestelyjä y.m. laitteita on valmistunut seuraavasti:

Vyörytyslaiturit Ylivieskaan ja Olhavaan.
Heittolaituri Haminaan ja Savonlinnaan.

Rakenteilla:

Suppilohiilenantolaitteet Hankoon ja Helsinkiin (Katajanokka) sekä uusi vyörytyslaituri Rovaniemellä ja Pieksämäellä. Alkuvalmistustasteella vyörytyslaiturit Kontiomäellä ja Vaalassa. Laiturien korjaus- ja laajennustöitä on suoritettu Pasilassa, Riihimäellä, Kokkolassa, Kouvolassa ja Haminassa. Jepuan vyörytyslaituri on sähköistetty ja Olhavan laiturille asetettu öljymoottorivintturi.

Valmiita vyörytyslaitureita oli v. 1950 lopussa käytössä yht. 33 kpl ja suppilohiilenantolaitteita 6 kpl.

Sahaus-, anto- ja purkausraiteiden laajennuksia on toimitettu Pasilassa, Pieksämäellä ja Kotkassa.

Huoltorakennuksia on valmistunut Kemiin, Poriin ja Viinijärvelle, lisälaajennus, Savonlinnaan. Rakentaminen aloitettu Haapamäellä.

Varoja on ollut käytettävissä antolaituri- ja raide-töitä varten 10 milj. mk ja sama määrä myös huoltorakennuksien rakentamiseen.

Hankasalmen saha.

Sahalaitosta on jatkuvasti uusittu sen saamiseksi nykyajan vaatimuksia vastaavaan kuntoon ja tuotantokyvyn lisäämiseksi, mitä varten sahalle on hankittu kolmas kehäsaha sekä koneellisia kuljetuslaitteita sahan sisälle. Höyläämööon on ostettu uusi halkaisusaha. Vanhoja asuinrakennuksia on korjattu ja isännöitsijää varten rakennettu uusi asuinrakennus.

Vuosilomien ja koneellisten laitteiden paikoilleen asennuksen takia oli sahaus pysäyksissä syyskuun 1 päivästä joulukuun 9 päivään.

Sahalla on vuoden aikana vastaanotettu tukkeja seuraavasti:

Valtionrautateiden Polttoainetoimistolta .	253 301 j ³
Yksityisiltä	127 302 „
Omilta metsänhakkauksilta	620 592 „

Yhteensä 1 001 195 j³

1. 9. 50 lopetettiin sahan omat metsänostot ja tehtävä siirrettiin Vapolle.

Sahattu tukkimäärä nousi 1 043 752 kuutiojalkaan. Sahalta lähetettiin 3 900 standarttia lautoja ja lankkuja, 506 standarttia parruja ja pelkkoja, 14 340 jm hirsii, 2 110 kpl ratapölkkyjä, 109 standarttia kimppeä, 76 820 kpl avovaunun pylväitä, ja 28 660 m³ polttohaketta sekä pieniä erä muita sivutuotteita.

Työntekijöiden lukumäärä sahalla oli keskimäärin 202 ja metsänhakuissa 56.

Tuotantokomitea, johon kuului 3 työnantajan, 2 toimenhaltijain ja 5 työntekijäin edustajaa, kokoon-tui vuoden kuluessa 4 kertaa.

Konnunsuolla oleva VR Polttoturvevalmistamo.

Vuosi 1950 oli Polttoturvevalmistamon 11. toimintavuosi.

Käynnissä oli 2 kpl Turve-Jussi-Abenius-Anrep yhdistelmäkonetta sekä 3 kpl Anrep konetta.

Kokonaismenot olivat mk 36 467 028:—.

Polttoturvetta valmistettiin 16 200 tonnia.

Tämän mukaan saadaan tonnihinnaksi mk 2 251:—.

Tämä ei kuitenkaan osoita todellista lukua, sillä todellisuudessa valmistettiin 800 tonnia enemmän, hukkaanmenon, murskan y.m. takia.

Lähetetyn polttoturpeen keskekosteus on ollut 28 %, huomioonottaen nämä seikat niin 35 %:sta polttoturvetta on valmistettu 18 160 tonnia.

Lähetetty on 2 094 tonnia enemmän kuin valmistettu, tämän arvo on mk 1 072 128: —
Talvilähetystä varten aumattu isoon aumaan 7 758 tonnia „ 2 427 894: —
Yhteensä mk 3 500 022: —

Nämä huomioon ottaen saataisiin valmistuskustannuksiksi mk 1 815: — tonni.

Menojen jakaantuminen kustannuslajittain ja kustannuspaikoittain sekä näiden yhdistelmä selviävät allaolevasta:

Kulut v. 1950 kustannuslajeittain.

1. *Palkat.*

Välittömät työpalkat	22 756 057: —
Välilliset „ (siivous, varasto y.m.)	564 205: —
Korjaus- ja kunnossapitopalkat ..	2 080 293: —
Teknillisen ja työnjohdon palkat	1 409 237: —
Virkailijain palkat	1 174 130: —
Lomapalkat	1 536 680: —
Sairausajan palkat	377 853: —
Ylityökorvaukset	122 663: —
	mk 30 021 118: —

2. *Muut henkilökustannukset.*

Lapsilisä- ja kansaneläkemaksut .	1 548 200: —
Sairaanhoidotulot	68 507: —
Tapaturmakorvaukset	81 976: —
Henkilömenoja	20 200: —
	mk 1 718 883: —

3. *Tarvikkeet ja käyttöaineet.*

Polttoaineet (turpeet, bensiini ja pajahiilet)	1 474 240: —
Korjaus- ja kunnossapitoaineet ..	888 964: —
Yleistyövälineet	11 213: —
Muut aineet ja tarvikkeet	92 124: —
Toimistotarvikkeet	26 007: —
Kuljetusvälineiden käyttöaineet ja tarvikkeet	694 651: —
	mk 3 187 199: —

4. *Vieraiden suorittamat korjaukset*

mk 251 374: —

5. *Voima- ja valaistuskustannukset.*

Sähkö	mk 1 186 222: —
-------------	-----------------

6. *Matkakustannukset*

mk 82 063: —

7. *Vuokrat.*

Suon vuokra	3 080: —
Puhelimen vuokra	1 800: —
	mk 4 880: —

8. *Muut välilliset kustannukset.*

Kirjallisuus ja sanomalehdet	3 755: —
Sanomalehti-ilmoitukset	4 374: —
	mk 8 129: —

9. *Muiden suorittamat kuljetukset*

mk 7 160: —

Kulut yhteensä mk 36 467 028: —

Kustannukset v. 1950 kustannuspaikoittain.

1. *Turpeen nosto- ja levityskustannukset.*

Välittömät nosto- ja levityspalkat	12 927 475: —
Teknillisen ja työnjohdon palkkoja	450 985: —
Sähkövoima	1 044 275: —
Korjaukset ja tarvikkeet	1 106 986: —
Kantojen, rahkan ja roudan poistaminen	584 212: —
./. myydyistä kan-noista	—10 025: —
	574 187: —
	mk 16 103 908: —

2. *Turpeen leikkaus*

mk 185 167: —

3. *Turpeen kääntäminen*

mk 261 677: —

4. *Kekoaminen*

mk 1 272 436: —

5. *Aumaaminen pieniin aumoihin* mk

1 463 159: —

6. *Aumaaminen varastoon*

mk 2 427 894: —

7. *Turpeen kuormaus, kuljetus Muukoon ja kuormaus isoon vaunuun.*

Kuljetuksen palkat	1 030 996: —
Kuormauksen „	3 600 110: —
Teknillisen ja työnjohdon palkkoja	638 834: —
Radan siirrot	539 532: —
Polttoaineet, tarvikkeet	1 576 160: —
Veturien ja vaunujen korjaus ..	936 598: —
Lumityöt ym.	541 022: —
	mk 8 863 252: —

8. *Korjauspajan kustannukset* .. mk (Summa jaettu yhdistelmässä eri kustannuspaikoille).

831 184: —

9. *Teiden kunnossapito*

mk 52 460: —

10. *Ratojen korjaus ja kunnossapito*

mk 1 523 196: —

11. *Rakennusten korjaus ja kunnossapito*

mk 935 806: —

(Summa jaettu yhdistelmässä eri kustannuspaikoille).

12. *Suon ja kenttien kunnostaminen ja ojien puhdistus*

mk 102 745: —

13. *Yleiskustannukset.*

Isännöitsijän palkka	467 100: —
Toimistoapulaiset ja tarpeet	789 157: —
Matkakulut	82 063: —
Palosuojelu	18 236: —
Siivous, yövartiointi ja sosiaalinen huolto	872 554: —
Saunan ja parakin lämmitys ja valaistus	192 000: —
Saunamaksuja	—11 673: —
Kirjallisuus ja sanomalehdet	8 129: —
	mk 2 417 566: —
Vuokratulot	81 090: —
	mk 2 336 476: —

./. *Vuokrakulut*

4 880: —

mk 2 341 356: —

Yhdistelmä.

	mk	Tonnia	mk/tonnilta
Turpeen nosto ja levitys	16 884 396:—	16 200	1 042:—
Leikkaus	194 610:—	16 200	12:—
Kääntäminen	277 377:—	5 000	55:40
Kekoaminen	1 348 782:—	16 200	83:—
Aumaaminen suolle	1 502 782:—	8 064	186:—
Aumaaminen varastoon	2 473 126:—	7 758	319:—
Turpeen kuormausta, kuljetus Muukkoon ja kuormausta isoon vaunuun	9 343 202:—	18 294	511:—
Teiden kunnostus	55 607:—	16 200	3:40
Ratojen korjaus ja kunnossapito	1 613 156:—	18 294	88:—
Suon ja kenttien kunnostus ja ojien puhdistus	108 909:—	16 200	6:70
Yleiskustannukset	2 562 174:—	16 200	158:—
Yhteensä mk	36 364 240:—		

Työntekijäin lukumäärä oli suurimmillaan kesäkuussa 304 ja vähimmillään joulukuussa 36.

Tuotantokomitea, johon kuuluu 3 työnantajan, 2 toimenhaltijain ja 5 työntekijäin edustajaa, kokoontui vuoden kuluessa viisi kertaa.

Toimisto- ja asuinrakennusta varten saatiin mk 2 000 000:— määräraha. Rakennustöitä ei ole aloitettu, koska neuvottelut suon aluevuokrasta Tie- ja vesirakennushallituksen kanssa ovat vielä kesken. Kirjojen ostoa varten työmaan kirjastoon saatiin mk 5 000:—.

Ruokalarakennuksessa sattui tulipalo, tuhoten sen osittain. Korjauskustannukset tekivät mk 113 500:—.

Vuoden alussa oli polttoturvetta varastoituna suolle 13 633 tonnia
valmistettu 16 200 „

Yhteensä 29 833 tonnia

Lähetetty:

Kouvolan polttoainevarastoon	8 272 tonnia
Mikkelin „	7 717 „
Virasojan „	1 398 „
Pieksämäen „	175 „
Jyväskylän „	115 „
Oma kulutus	617 „

Yhteensä 18 294 tonnia

Suolle varastoituna 31. 12. 50 11 539 „

Turvepehkuosaston toiminta.

Valmistettu 4 471 paalia
Menoja mk 630 200:—
Menot jakaantuivat seuraavasti:

I a Työnjohdon ja toimistohenk. palkat	29 500:—
Matkakustannukset	—
Sairasajan palkat	—
Lapsilisä ja kansaneläke	23 815:—
Loma-ajan palkat	16 062:—
mk	69 377:—

II b Pehkun nosto ja levitys	—
Käsittelykust., kekous ja kanto latoihin	268 220:—

III a Käräys ladoista tehtaalle	52 070:—
Konetyö (paalaus)	125 842:—
Kuljetus Mko ja lastaus isoon vaunuun	27 446:—
mk	205 358:—

IV a Voimavirta	31 549:—
b Poltto- ja voiteluaineet	3 150:—
c Sekalaiset tarveaineet, paal. rimat ym.	32 758:—
mk	67 457:—

V a Kaluston kunnossapito ja tarkastus	2 150:—
b Työraiteet, sähköjohdot ja työlinjat	3 546:—
c Muut korjauskustannukset	8 750:—
d Sekalaiset kustannukset	5 342:—
mk	19 788:—

Menot yhteensä mk 630 200:—

Varaston arvo 1. 1. 1950	3 328 314:—
Menot 1950	630 200:—
Yhteensä mk	3 958 514:—

Lähetetty

VR:n omaan käyttöön	
3 941 paal. à 195:—	768 495:—
Sippolan kunnalle 800 paal. à 230:—	184 000:—
	952 495:—

Varaston arvo 31. 12. 1950 mk 2 375 819:—

Varaston arvo jakaantui seuraavasti:

Nostettu raakaturvetta	
Keottua edell. vuoden nostoa 8 000 m ³ à 80:—	640 000:—
Latoon varastoitu 11 620 m ³ à 145:—	1 684 900:—
Tehtaalla paalattuna 283 paal. à 180:—	50 940:—
— tasaus	21:—
Yhteensä mk	2 375 819:—

Kyllästyslaitokset.

Kyllästyslaitos N:o 1 Mikkelissä ja N:o 2 Somerharjussa olivat toiminnassa koko vuoden.

Kokonaismenot olivat Mikkelissä mk 71 257 336:75 ja Somerharjussa mk 72 538 087:90.

Kustannukset jakaantuivat seuraavasti:

	Mikkeli mk	Somerharju mk	Yhteensä mk
Palkat	6 900 940: —	6 090 780: —	12 991 720: —
Kyllästysöljy 2 312 648 kg	6 300 299: —	6 888 034: —	13 188 333: —
Polttoaineet	1 090 350: —	842 350: —	1 932 700: —
Voiteluaineet	17 240: —	18 510: —	35 750: —
Muita menoja	242 600: —	273 042: —	515 642: —
Yhteensä	14 551 429: —	14 112 716: —	28 664 145: —

Kokonaismenoihin sisältyvät edellämainittujen kustannusten lisäksi kyllästettyjen puutavaroiden hinnat ja koneistojen korjausmenot.

Vuoden aikana kyllästettiin:

	Mikkeli	Somerharju	Yhteensä
Vaihdepölkkyjä kpl 12 014	—	—	12 014
Ratapölkkyjä kpl 100 677	98 710	199 387	
Pylväitä kpl 5 716	20 421	26 137	
Muuta puutavaraa			
m ³ 2 790.2	307.6	3 097.8	

Työskentely on ollut normaalista, eikä mitään häiriötä ole vuoden kuluessa tapahtunut.

Tavara- ja ainetutkimukset v. 1950.

Vuonna 1950 tutkittiin rautatiehallituksen hankintatoimiston laboratoriossa seuraavat 1 800 erilaista tavara- ja ainenäytettä:

Metalleja

Rautaa ja teräksiä	81 kpl	
Kuparia ja punametallesia	19 ”	
Valkometalleja	264 ”	
Sekalaisia metalleja	35 ”	399 kpl

Voiteluöljyjä ja -rasvoja

Sylinteriöljyjä	35 kpl	
Kone- ja vaunuöljyjä	19 ”	
Sekalaisia öljyjä ja rasvoja	8 ”	62 ”

Poltto- ja valaistusöljyjä

Kaasu- ja polttoöljyjä	15 kpl	
Bensiiniä ja petroolia	1 ”	16 ”

Kiinteitä polttoaineita

Koksia	5 kpl	
Kivihiiliä	115 ”	
Turpeita	749 ”	869 ”

Maalaustarpeita

Kuivia värejä	57 kpl	
Öljy- ja lakkavärejä	62 ”	
(Lakka) vernissoja	35 ”	154 ”

Suojelu- ja kyllästysaineita

Bitumeja	6 kpl	
Kreosottiöljyjä	15 ”	
Tervaa ja karbolineumia	16 ”	37 ”

Puhdistusaineita

Saippuuita	4 kpl	
Sekalaisia	19 ”	23 ”

Liima-aineita

Kankaita	4 ”	
Kumiletkuia ja renkaita	6 ”	
Juoma- ja kattilavesiä	14 ”	
Sekalaisia aineita	98 ”	
	118 ”	

Yhteensä 1 800 kpl

V. 1951.

Varastot. Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1951 4 266 879 500 markkaa, josta määrästä eri varastojen osalla oli: Pasilan 1 567 373 400, Turun 478 386 800, Vaasan 296 311 900, Oulun 544 093 900, Kuopion 1 034 856 700 ja Helsingin 345 856 800 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 8 429 140 300 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 650 593 500 markan arvosta.

Hankinnat. Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1951 9 442 502 800 markan arvosta.

Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä tonnia	Arvo mk
Kivihiiliä ja koksia	246 047	1 487 257 281: —
Pyöräkertoja	27	1 649 192: —
Pyöränrenkaita	850	33 426 020: —
Ratakiskoja	8 399	364 972 755: —
Rautaa ja terästä	2 657	77 792 956: —
Teräslevyjä	640	33 205 887: —
Öljyjä	2 309	41 535 850: —
Sekal. tarveaineita (siltoja ym.)	—	595 147 208: —
Yhteensä mk		2 634 987 149: —

Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1951 vastaanottaneet 1 729 516 m³ halkoja hintaan mk 2 550 588 616: — eli keskimäärin mk 1 474: — m³:ltä. Nämä polttopuut on valtionrautateiden polttoainetoimisto (VAPO) hankkinut.

Edelleen on ostettu VAPOLTA 709 135 kpl ratapölkkyjä hintaan mk 413 314 485: —, 53 240 kpl vaihderatapölkkyjä hintaan mk 48 587 596: —, 194 450 jm hirsiiä hintaan mk 37 055 229: —, 8 060 kpl puhelin- ja lennätinpylväitä hintaan mk 13 478 634: —, 443 kpl tyvivahvikkeita hintaan mk 150 715: —, 22 776 kpl aidanpylväitä hintaan mk 2 139 170: —, 55 459 kpl aidansalkoja hintaan mk 4 821 605: —, 369 364 std sahatavaraa hintaan mk 15 507 444: — sekä VR Hankasalmen sahalle 1 091 761 j³ tukkeja hintaan mk 147 534 631: —, 67 321 kpl ratapölkkyaiheita hintaan mk 38 725 176: — ja 18 962 m hirsiaiheita hintaan mk 3 421 555: —.

Yksityisiltä hankkijoilta ostettiin v. 1951 945.0 std sahatavaraa.

Polttoainehuoltotoiminta.

Vuonna 1951 vastaanotettu seuraavat polttoainemäärät:

Halkoja	1 729 516 m ³
Polttoturvetta	691 260 dt
Kivihiiliä	2 494 186 ”

Kulutettu valtionrautateiden käyttöön

	kokonaiskulutus	verurien kul. osuus
Halkoja	1 822 091 m ³	1 599 958 m ³
Polttoturvetta	776 552 dt	766 413 dt
Kivihiiliä	3 530 060 „	3 456 855 „

Sen lisäksi on rautatieläisille samana aikana myyty 290 483 m³.

Polttoöljyä on v. 1951 aikana käytetty kaikkiaan 2 361 331 kg. Tästä määrästä on veturien ja moottorivaunujen käyttämä osuus yht. 1 969 076 kg.

Lämmitys- ja valimokoksin hankintamäärä v. 1951 oli n. 2 350 000 kg, mikä suurimmaksi osaksi myös kulutettiin.

Allamainittujen polttoaineiden varastoimis- ja käsittelykustannukset (kuorma- ja purkaus-, pinoamis-, sahaus-, vetureille antokust. y. m. käsittely) nousivat seuraaviin summiin:

Halkotöistä	kustannuksia .. mk	410 274 166:—
Polttoturvetöistä	„ .. „	30 637 804:—
Kivihiilitöistä	„ .. „	150 928 245:—
Polttoöljyn käsitt.	„ .. „	1 440 363:—

Polttoainetyöntekijöitä on ollut palveluksessa:

Vuoden 1951 alussa 1 473 työntekijää ja 74 poltt. työnjoht.

Vuoden 1951 lopussa 1 299 työntekijää ja 75 poltt. työnjoht.

Polttoaineen antolaitureita ja laitteita sekä raidejärjestelyjä on valmistunut seuraavasti:

Vyörytyslaiturit Rovaniemelle, Kontiomäelle, Piekämäen uudelle polttoainekentälle ja Vaalan vanhalle antopaikalle sekä myyntihalkojen käsittelyä varten Pasilaan.

Purkausraiteiden laajennus on suoritettu Vaalassa ja Imatralla.

Suojajavoja (talleja) on rakennettu hankituille kuormauskoneille Malmille, Poriin ja Turkuun sekä sellaiset on valmistumassa vuoden vaihteessa Riihimäellä ja Kouvolassa.

Haapamäen polttoainetarastossa on v. 1951 valmistettu n. 200 kpl laatikkomittavaunuja yhden miehen sahauskoneen käyttöä varten.

Erillisiä huoltarakennuksia on tehty Pasilaan, Haapamäelle ja Vaalaan sekä suoritettu erinäisillä paikoilla tarpeellisia korjaustöitä.

Varoja on ollut käytettävissä antolaituri- ja raide-
töihin 5 milj. mk, huoltorakennuksiin 1.5 milj. mk sekä uusien käyttökoneiden ja laitteiden hankintaan uudistusrahaston varoja 77 milj. mk.

Hankasalmen saha.

Sahalaitoksella on edelleen jatkettu kunnostamis- ja muutostöitä sahan toiminnan koneellistamiseksi. Siksi on „Otso“-kehäsahaan hankittu uusi paineilmalla toimiva tukinsyöttövaunu ja Karlstadin kehäsahan iskuväliä on pidennetty. Höyrykattilaan on vaihdettu uudet päätylevyt, minkä avulla paine on saatu nostetuksi kahdeksasta kymmeneen ilmakehään. Voimajohtoverkkoon on hankittu uusi muuntaja. Lautatarhaan on hankittu tapulioimisen jouduttamiseksi kiramo ja vaunujen siirron helpottamiseksi traktori, joka voi suorittaa myös pieneköjä kuljetuksia. Työväestöä varten on rakennettu uusi neljän perheen asuintalo ja vanhempia asuntoja on

korjattu, mm. 7 perhettä varten on rakennettu uusi talouskellari. Paloturvallisuutta on suuresti varmistettu rakentamalla lautatarhan vesijohtoja pumppuineen ja paloposteineen ja tulenkestävää paloasemaa letkujen kuivatustorneineen on alettu rakentaa.

Vuosilomien ja koneitten korjauksen takia on sahaus ollut pysähdyksissä heinäkuun 23 päivästä elokuun 31 päivään. Alkupuolen vuotta on saha käynyt kahta työvuorota, mutta syyskuun 21 päivästä vuoden loppuun yhtä työvuorota.

Valtionrautateiden Polttoainetoimisto (Vapo) on toiminut yksinomaisena raaka-aineen hankkijana.

Sahatukkaa on vastaanotettu	1 091 761 j ³
Ratapölkkyaiheita	67 321 kpl
Hirsiäiheita	18 962 m

Sahattu tukkimäärä oli 1 561 587 j³ ja ratapölkkyjä 33 023 kpl. Sahaustulos nousi 6 515 standartiin.

Sahalta on vuoden aikana lähetetty 2 945 standardtia lautoja ja lankkuja, 337 standardtia parruja ja pelkkoja, 75 000 kpl avovaunun pylviä, 30 158 kpl ratapölkkyjä, 22 000 m hirsiiä, 1 575 pinometriä kattopäreitä, 26 180 m³ polttohaketta sekä pieniä erä muita valmisteita ja sivutuotteita.

Työntekijöitä on ollut sahan töissä keskimäärin 201.

VE Polttoturvevalmistamo.

Konnunsuolla sijaitsevassa polttoturvevalmistamossa on kuusi polttoturpeen valmistuskonetta, joista viisi on ollut käynnissä. Polttoturvetta valmistui 17 500 tonnia, valmistuskustannusten noustessa 2 600 markkaan tonnilta. Työntekijäin luku oli suurimmillaan kesäkuussa, jolloin se oli 282 ja vähimmillään helmikuussa 29. Vuoden alussa oli polttoturvetta varastossa suolla 11 539 tonnia ja vuoden lopussa 12 283 tonnia, lähetetty on vuoden aikana 16 756 tonnia.

Polttoturpeen sivutuotteena on valmistettu myöskin turvepehkuu 5 259 paalia, lähetys on noussut 5 351 paaliin. Turvepehkuun valmistuksessa on työntekijäin lukumäärä ollut korkeimmillaan 10 henkeä.

Kyllästyslaitokset.

Puutavaroiden kyllästyslaitoksia oli v. 1951 kaksi, toinen Mikkelissä ja toinen Somerharjun pysäkillä. Laitokset työskentelivät yhtäjaksoisesti vuoden loppuun saakka käyden kahta työvuorota puoli vuotta ja yhtä työvuorota loppupuolen vuotta. Työvoimaa oli kummallakin laitoksella 26 miestä ja 2 hevosta.

Mikkelin kyllästyslaitokselta lähetettiin siellä kyllästettyinä 76 218 kpl ratapölkkyjä, 15 315 kpl vaihderatapölkkyjä, 1 979 kpl johtopylväitä ja 128 413 m sahatavaraa, 1 757 m hirsiiä, 22 965 kpl lennätinorsia ja 14 527 kpl aidanpylväitä. Kyllästysainetta, kreosoottiöljyä käytettiin 783 524 kg.

Somerharjun kyllästyslaitokselta lähetettiin siellä kyllästettyä puutavaraa seuraavat määrät: 89 434 kpl ratapölkkyjä, 8 325 kpl johtopylväitä, 12 896.6 m sahatavaraa, 8 000 kpl lennätinorsia, 8 173.5 m hirsiiä, 955 kpl vaihderatapölkkyjä, 920 kpl aidanpylväitä ja 11 866 kpl aidansalkoja. Kreosoottiöljyä käytettiin 836 523 kg.

Puutavaran kyllästäminen on tullut maksamaan 1 700 mk kuutiometritä.

Tavara- ja ainetutkimukset v. 1951.

Vuonna 1951 tutkittiin rautatiehallituksen hankintatoimiston laboratoriossa seuraavat 1510 erilaista näytettä:

Metalleja:

Rautaa ja teräksiä	66 kpl	
Kuparia ja punametalreja	22 „	
Valkometalleja	208 „	
Sekalaisia metalleja	20 „	316 kpl

Voiteluöljyjä ja -rasvoja:

Sylinteriöljyjä	10 kpl	
Kone- ja vaunuöljyjä	35 „	
Sekalaisia öljyjä ja rasvoja ..	17 „	62 kpl

Kaasu- ja polttoöljyjä:

Kiinteitä polttoaineita:		10 „
Koksia	2 kpl	
Kivihiliä	128 „	
Turpeita	586 „	716 kpl

Maalaustarpeita:

Kuivia värejä	20 kpl	
Öljy- ja lakkavärejä	117 „	
(Lakka) vernissoja	18 „	
Kattovoiteita	11 „	166 kpl

Suojelu- ja kyllästysaineita:

Bitumeja ja asf. lakkoja	5 kpl	
Kyllästysöljyjä	16 „	
Terva ja karbolineumia	4 „	25 kpl

Puhdistusaineita:

Saippuota	3 kpl	
Sekalaisia	2 „	5 kpl
Liima-aineita		12 „
Musteita		1 „
Kankaita ja lankoja		27 „
Kumituotteita		6 „
Juoma- ja kattilavesiä		91 „
Sekalaisia aineita		73 „
Yhteensä 1510 kpl		

VI. Liikenne.

V. 1949.

Yleiset liikennemääräykset. Valtionrautateille huh-tikuun 26 päivänä 1929 annettuun liikennesääntöön on toimintavuoden aikana tehty seuraavat muutok-set:

Tammikuun 8 päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus muutti liikennesäännön 45 §:n (Kiitotavaran kuljetettavaksi ottaminen) 7. lisämääräyk-sen kuulumaan seuraavasti:

„7. Kiitotavaran rahti on maksettava lähetysase-malla, jollei rautatiehallitus erikoistapauksissa toisin määrää. Jälkivaatimusta ei saa kiitotavaralle aset-taa.”

Tammikuun 28 päivänä rautatiehallitus määräsi liikennesäännön saman pykälän 1. lisämääräyksen vii-meisen lauseen seuraavaksi:

„Mikään kuljetusesine ei saa olla 100 kiloa paina-vampi, mutta liikennejakson sisäisessä liikenteessä tämä painoraja saadaan ylittää kussakin eri tapauk-sessa liikennejakson päälliköltä ja liikennejakson ulkopuolelle tapahtuvassa liikenteessä kuljetustoimis-tosta puhelimitse hankitulla luvalla.”

sekä 4. lisämääräyksen kuulumaan seuraavasti:

„4. Samalla kortilla kuljetetaan enintään 10 esi-nettä.”

Kesäkuun 3 päivänä rautatiehallitus päätti, että kiitotavaralle saadaan asettaa jälkivaatimus ja muutti liikennesäännön 45 §:n 7. lisämääräyksen seuraa-vaksi:

„7. Kiitotavaran rahti maksetaan lähetysasemalla, jollei rautatiehallitus erikoistapauksessa toisin mää-rää. Kiitotavaralle, lukuunottamatta eläviä eläimiä, saadaan asettaa jälkivaatimus.”

Samalla määrättiin myös liikennesäännön 76 §:n (Jälkivaatimus) 2. lisämääräyksestä pyyhittäväksi sanan „ja kiitotavaralle”.

Kesäkuun 22 päivänä annetulla, heinäkuun 1 päi-vänä voimaan tulleella asetuksella kumottiin liikenne-säännön 83 §:n (Tavaran noutaminen. Noutamis- ja purkamismääräajat) 7. kohta ja muutettiin 25 §

(Matkalippujen tarkastus), 29 § (Matkalipun hinnan takaisinmaksaminen), 45 § (Kiitotavaran kuljetetta-vaksi ottaminen), 62 § (Eri kuljetustavat), 69 §:n (Tavaran kuljetettavaksi jättäminen ja kuormaami-nen. Vaunujen tilaaminen. Kuljetettavaksi jättämis- ja kuormausmääräajat) 14 ja 15 kohta, 74 § (Kulje-tus- ja muiden maksujen suorittaminen), 76 § (Jälki-vaatimus), 83 §:n 5 ja 6 kohta sekä 97 § (Kuljetus-sopimukseen perustuvan vaatimuksen vanhentuminen).

Nämä muutokset annettiin tiedoksi liikennesäännön toisen painoksen lisälehdessä N:o 2, jossa myös jul-kaistiin näitä pykäläiä koskevat heinäkuun 1 päivästä lukien voimaan tulleet lisämääräykset. Tässä yhtey-dessä määrättiin noudatettavaksi lisälehdessä mainit-tua liikennesäännön 45 §:n 5. lisämääräystä, joka kieltää jälkivaatimuksen asettamisen kiitotavaralle.

Elokuun 8 päivänä tekemällään päätöksellä rauta-tiehallitus muutti liikennesäännön 83 §:n (Tavaran noutaminen. Noutamis- ja purkamismääräajat) 3. lisämääräyksen seuraavaksi:

„3. Tämän pykälän 5. momentin ensimmäisessä kohdassa mainittuja purkamismääräaikoja sovelletaan seuraavissa satamissa: Haminan, Herttoniemen, Hil-lon, Kotkan, Helsingin (Katajanokka ja Länsi-satama), Sörnäisten, Hangon, Turun, Uudenkaupun-gin, Rauman, Mäntyluodon, Kristiinankaupungin, Kaskisten, Vaskiluodon, Leppäluodon, Yksipuhlajan, Lapaluodon, Toppilan ja Ajoksen satamissa.”

Lokakuun 20 päivänä rautatiehallitus päätti, että vanhamallisia rahtitavara- ja pikatavararahtikirjoja saadaan vielä vuoden 1950 ajan käyttää rinnan uusien rahtitavara- ja pikatavararahtikirjalomakkei-den kanssa.

Junaturvallisuussääntö. Maaliskuun 23 päivänä rautatiehallitus antoi, lisäyksenä Junaturvallisuus-säännön 111 §:n (Veturin ja vaunujen kytkeminen ja irrottaminen) 1 kohtaan, määräyksen moottori-

vaunun kytkemisestä junaan ja sen irrottamisesta junaan.

Huhtikuun 8 päivänä rautatiehallitus antoi uudet määräykset lisäyksenä junaturvallisuuksääntöön opastimesta „Veturin ajokielto-merkki (Vm)“.

Toukokuun 13 päivänä rautatiehallitus hyväksyi kesäkuun 1 päivästä käytäntöön otettavaksi ja seuraavin määräyksiin junaturvallisuuksääntöön sisällytettäväksi opastimen:

„Eristysmerkit (Erm).“

1. Eristysmerkkiä käytetään osoittamaan eristetyin kiskon tai raideosuuden rajaa (sen alku- ja loppukohtaa).

2. Eristysmerkinä on joko eristetyin kiskojohtokosen punakeltaiseksi maalatut sidekiskot tai 1—1,5 metrin korkuiseen, ympäriinsä vuorottaisesti mustapunakeltaiseen pylväaseen kiinnitetty punakeltainen E-kirjain, joka asetetaan eristysjohtokosen kohdalle raiteen jommallekummalle puolelle.

5. Ellei liikennettä ohjata valoraideopastimella, on keskitetyn vaihteen eristetyin raideosuuden merkinä käytettävä, milloin se katsotaan tarpeelliseksi, E-kirjainta osoittamaan vaihtotöissä sen raideosuuden kiskojohtokosta, jonka ulkopuolelle junan on siirryttävä silloin kun vaihde on käännettävä.

Muist. 1. Vaihdetta ei voida kääntää, jos tällaisella eristetyillä raideosuudella on yksikin pyöräpari.

4. Eristetyistä raideosuuksista ja niiden merkitsemisestä määrätään tarkemmin liikennepaikan turvalaitoksen erikoisjohtosäännössä.”

Syyskuun 29 päivänä rautatiehallitus muutti osittain junaturvallisuuksääntönsä 108 §:n (Junan jarruakselien luku ja sijoitus) 2 kohdassa olevan jarruakselien lukua osoittavaa taulukkoa.

Liikennepaikat. Toimintavuoden aikana tehtiin liikennepaikkojen suhteen, niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta johtuvina toimenpiteinä, seuraavat muutokset:

Kuusankosken ja Mäntän neljännen luokan asemat korotettiin kolmannen luokan asemiksi;

Kauniaisten ja Viialan kolmannen luokan asemat alennettiin neljännen luokan asemiksi;

Haistilan ja Karijoen pysäkit alennettiin laiturivaihteiksi;

Voltin—Jepuan välille perustettiin Köykkärin laiturivaihde;

Nuppulinan laiturin ja vaihde muutettiin laiturivaihteeksi;

Asemien aseman nimi muutettiin nimeksi „Tainionkoski“, Rönkän aseman nimi nimeksi „Vuoksenniska“ ja Vuoksenniskan aseman nimi nimeksi „Vuoksen satama“, Pahan laiturivaihteen nimi nimeksi „Pohjakoski“ sekä Kainuunmäen laiturivaihteen nimi nimeksi „Kainuunmäki“.

Kovjoen—Uudenkaarlepyyn rataosa avattiin täydelliselle henkilö- ja tavaraliikenteelle huhtikuun 20 päivästä lukien.

Suora junayhteys rataosalla Kemijärvi—Kellosekä katkesi huhtikuun 23 päivänä ja rataosalle Rovaniemi—Kemijärvi huhtikuun 26 päivänä, jolloin kevään tullen takia oli poistettava raiteet, jotka oli Kemijärvellä rakennettu jälle Kemijoen poikki ja Rovaniemellä pukkisillalle Ounasjoen poikki. Henkilö- ja kappaletavaraliikenne suoritettiin sen jälkeen Rovaniemeltä Ounasjoen yli autoilla, kunnes pukkisilta jälle valmistui, jolloin rataosa Rovaniemi—Kemijärvi

kesäkuun 11 päivänä taas avattiin yleiselle henkilö- ja tavaraliikenteelle, joka on siellä sen jälkeen jatkunut keskeytyksettä.

Liikenne Kemijärveltä rataosalle Kemijärvi—Kellosekä suoritettiin yksinomaan autoilla Kemijoen yli aina tammikuun 16 päivään 1950 saakka, jolloin raiteet voitiin jälle sijoittaa Kemijoen jälle ja saatiin autoliikenteen lisäksi suora junayhteys Kemijärveltä Kellosekään.

Kemi—Veitsiluoto rataosalla lakkautettiin henkilöjunaliikenne toukokuun 31 päivästä lukien.

Oriveden—Jämsän rakenteilla olevaan rautatiehen kuuluva rataosa Länkipohja—Eväjärvi avattiin yleiselle liikenteelle lokakuun 1 päivänä.

Aikataulut. Kesäkuun 1 päivänä 1948 käytäntöön otettuun ja toimintavuoden toukokuun 31 päivään saakka voimassa olleeseen aikatauluun N:o 114 tehtiin eräitä muutoksia.

Tammikuun 1 päivästä lukien lakkautettiin junat N:o 63 ja N:o 64 Rovaniemen—Kemijärven välillä, mutta sen sijaan ulotettiin junaparin N:o 65/66 kulku Kemijärvelle saakka.

Helmikuun 19 päivästä alkaen sovellettiin sunnuntaisin Joensuun—Outokummun välillä muutettua aikataulua paikkakuntalaisten anomuksesta.

Kesäkuun 1 päivänä voimaan tulleessa aikataulussa N:o 115 voitiin muutamia kaukoyhteyksiä parantaa.

Helsingin—Tampereen välille asetettiin kaksi uutta pikajunaparia, aamuisin ja iltapäivisin kummastakin suunnasta. Tämän toimenpiteen johdosta muutettiin myös Tampere—Pori välistä aikataulua, jolloin samalla lisättiin yksi junapari tälle rataosuudelle.

Kun junat N:o 61 ja 62 muutettiin Seinäjoen—Kemin välillä pikajuniksi, jolloin niiden kuluaika lyheni 2 1/2 tunnilla, määrättiin Seinäjoen—Kemijärven välille kulkuun uusi henkilöjunapari.

Kesäajaksi asetettiin kulkuun viikonloppujuna lauantaisin Helsingistä klo 13 lähtevänä Kuopioon, joka juna palasi takaisin Helsinkiin sunnuntaisin ja pyhäpäivinä klo 23.50. Paluujuna Kouvolasta Helsinkiin oli kullussa myös talvella.

Yhteyksien parantamiseksi keski-Suomesta Savonlinnaan ja Vuoksen laaksoon asetettiin Pieksämäen ja Savonlinnan välille kulkuun uusi henkilöjunapari.

Riihimäen—Hämeenlinnan välillä ollut sekajuna ulotettiin Toijalaan saakka, jolloin tavarajunassa kulkenut matkustajavaunu voitiin poistaa.

Kouvolan—Voikan väliltä lakkautettiin moottorijunat kannattamattomina.

Rataosalta Pieksämäki—Huutokoski vähennettiin junalukua yhdistämällä Pieksämäen—Joensuun ja Pieksämäen—Savonlinnan junia.

Junien kulunopeuksia ei mainittavassa määrin voitu vielä lisätä.

Syyskuun 1 päivänä määrättiin Porin—Niinisalon välille kulkuun uusi henkilöjunapari paikkakuntalaisten toivomuksesta.

Pääasiassa työläisten kuljetuksen parantamiseksi lisättiin moottorijuna rataosalle Kouvola—Voikoski.

Tampere—Siuro välillä kulkeneen henkilöjunan N:o 437 lähtöaika muutettiin paikkakuntalaisten anomuksesta 50 minuuttia aikaisemmaksi ja junan N:o 65 lähtö Kemistä 15 minuuttia myöhäisemmäksi koululaisten kuljetuksen mahdollistuttamiseksi.

Joulukuun 1 päivänä lisättiin kaksi henkilöjunaparia arkipäivisin Helsingin—Luoman välille sa-

moinkuin moottorijunapari rataosalle Lahti—Riihimäki sekä Riihimäki—Iittala.

Eräiden Kemian ja Rovaniemen välisten siltojen valmistumisesta johtuen ja vähentämällä seisakkeilla pysähtymisiä voitiin junien N:o 61 ja 62 kuluaikojaa lyhentää n. 40 minuutilla.

Valtionrautateiden autoliikenne. Autoliikenne, jonka harjoittaminen jatkui säännöllisesti matkustajien ja tavarankuljetukseksi, jakaantui toimintavuoden aikana taloudellisia näkökohtia silmälläpitäen supistetun tai lopetettun junaliikenteen korvaamiseen autoliikenteellä ja varsinaiseen autoliikenteeseen.

Liikenteen hoidon suhteen tapahtui sikäli muutoksia, että kesäkuun 1 päivänä luovutettiin erikseen tehdyllä sopimuksella Kemijärven—Kellosojen välinen junaliikennettä korvaavan autoliikenteen hoito Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle. Lisäksi tehtiin kesäkuun 22 päivänä rautatiehallituksen ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:n välillä yleissopimus, jossa valtionrautatiet suostui luovuttamaan eri sopimuksilla määrättyillä liikennepaikoilla ja linjoilla harjoittamansa autoliikenteen hoidon ja siinä tarvittavan ajokaluston mainitulle yhtiölle yleissopimuksessa tarkemmin määrättyin ehdoin. Toimintavuoden aikana luovutettiin yhtiölle eri liikenteen siirtosopimuksella ja ajokaluston vuokraussopimuksilla seuraavien liikennepaikkojen autoliikenteen hoito ja ajokalusto: heinäkuun 1 päivänä Kaulirannan, Tornion, Rovaniemen ja Kemijärven, saman kuukauden 15 päivänä henkilölinja Helsinki—Turku, syyskuun 1 päivänä Kajaanin, Iisalmen, Sotkamon ja Hyrynsalmen, lokakuun 1 päivänä Oulun, Kemian, Siilinjärven, Joensuun, Lieksan ja Kuopion, sekä marraskuun 1 päivänä Lohjan.

Toimintavuoden aikana vuokrattiin Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle kaikkiaan 26 linjaa, 1 sekä-, 65 kuorma- ja 2 vetoautoa sekä 13 perävaunua.

Junaliikenteen korvaaminen autoliikenteellä. Tammikuun 16 päivänä aloitettiin linjalla Virasjoen—Imatra—Tainionkoski—Vuoksenniska suorittaa paikallisuontoista autoliikennettä lopetettun henkilöjunaliikenteen asemasta. Myöskin linjalla Kuopio—Siilinjärvi maaliskuun 13 päivänä aloitettiin ja linjalla Lohja—Karjaa kesäkuun 1 päivänä aloitettu autoliikenteen harjoittaminen johtui kannattavuusnäkökohtia silmälläpitäen supistetusta henkilöjunaliikenteestä. Syyskuun 20 päivänä 1948 aloitettu henkilö- ja tavarakuljetus Kovjoen—Uudenkaarlepyyn välillä lopetettiin toimintavuoden huhtikuun 20 päivänä, jolloin näiden paikkakuntien välinen rakenteilla ollut rata avattiin liikenteelle.

Kappaletavaraliikenteen järjestelyjen yhteydessä ryhdyttiin rautatievaunuston säästämiseen, siirtokuormausten vähentämiseen ja kuljetusten nopeuttamiseen tarkoituksessa suorittamaan kappaletavarankuljetuksia autoilla: Helsingistä huhtikuun 4 päivästä alkaen Vallilaan, Katajanokalle, Pitäjänmäelle, Herttoniemeeseen, Oulunkylään ja Pasilaan sekä syyskuun 1 päivästä alkaen Virasjoelta Tainionkoskelle, Vuoksenniskaan, Vuoksen satamaan, Kaukopäähän ja Immolaan.

Varsinainen autoliikenne. Henkilölinjat. Heinäkuun 18 päivänä aloitettiin suorittaa henkilökuljetuksia uudella linjalla Helsinki—Turku,

joskin liikenteen käytännöllinen hoito luovutettiin heti alusta alkaen Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle. Henkilölinjaa Kajaani—Hatulanmäki jatkettiin kesäkuun 7 päivästä lukien edelleen Sukevalle (Somerokoskelle) ja uutta linjaa Aavasaksa—Portimonjärvi liikennöitiin huhtikuun 8 päivän ja kesäkuun 1 päivän välisenä aikana.

Rautateiden henkilökunnan kuljetus. Junahenkilökunnan kuljetusta Helsinki—Pasila välillä jatkettiin koko toimintavuoden ajan yöliikenteen. Valtionrautateiden luovutettua kaiken autoliikenteen hoidon pohjois-Suomessa Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle, lopetettiin lokakuun 17 päivänä Oulun konepajan työläisten kuljetukset linjoilla Oulu—Tuusula—Pakonen ja Oulu—Tuusula—Korvenkylä.

Kotiinkuljetus. Tavarankotiinkuljetus järjestettiin huhtikuun 15 päivänä Iisalmen asemalle sekä Virasjoelle syyskuun 1 päivänä, jolloin myös aikaisemmin mainittujen liikennepaikkojen kappale-tavarakuljetukset keskitettiin sanotulle asemalle. Oikeus kuljettaa kotiinkuljetusautoilla määrättyillä alueella muutakin kuin rautateitse saapunutta tai lähetettävää tavaraa annettiin toimintavuoden aikana Iisalmen ja Salon asemille.

Tavaralinjat. Linjaa Lahti—Tampere aloitettiin liikennöidä tammikuun 1 päivästä alkaen tarpeen vaatiessa Kärkölän ja Aitoon kautta. Toimintavuoden aikana avattiin liikenteelle seuraavat uudet tavaralinjat:

tammikuun 11 päivänä Kajaani—Vuokatti—Sotkamo—Kuhmo, maaliskuun 23 päivänä Joensuu—Nurmes, toukokuun 2 päivänä Helsinki—Porvoo—Lahti, kesäkuun 2 päivänä Helsinki—Uusikaupunki—Pori ja marraskuun 1 päivänä Virasjoen—Puumalan—(Savonlinna).

Yhdysliikenne. Syyskuun 1 päivänä lopetettiin valtionrautateiden ja autolinjan Järvenpää—Orimattila välinen yhdysliikenne, mutta linjan Suonenjoki—Iisvesi kanssa jatkui sanotunlainen liikenne koko toimintavuoden ajan.

Tariffien muutokset. Tavaraliikenteen maantietariffia muutettiin elokuun 15 päivästä alkaen, jolloin siirryttiin hinnoituslukujärjestelmään ja käyttämään rahditteita rautatiekuljetusten maksutaulukkoa. Toimenpiteen johdosta alentuivat autokuljetusmaksut jonkun verran.

Ajokalusto. Toimintavuoden aikana hankittiin 2 henkilö-, 6 linja- ja 61 kuorma-autoa sekä poistettiin kalustoluetteloista loppuunajettuina ja kannattamattomaksi käyneinä 1 henkilö-, 2 sekä- ja 36 kuorma-autoa, jotka myytiin toukokuun 16 päivänä Helsingissä ja Kemissä sekä saman kuukauden 19 päivänä Oulussa pidetyissä huutokau-poissa.

Autokorjaamot. Kemian autokorjaamon toiminta lopetettiin tarkoituksettomana tämän aseman autoliikenteen hoidon siirryttyä Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle, mutta sen sijaan Kaulirannan ja Sotkamon autokorjaamot annettiin yhtiön käyttöön liikenteen luovutuksen yhteydessä. Koko toimintavuoden valtionrautateiden hallussa olleilla Helsingin ja Lohjan autokorjaamoilla jatkui korjaustointa keskeytyksettä.

Valtionrautateiden autoliikenteen organisaatio. Tapahtuneiden liikenteenluovutusten takia suoritettiin rautatiehallituksen teke-mällä päätöksellä lokakuun 20 päivästä lukien uusi

autoliikennepiirien jako, josta päivästä alkaen autoliikennepiirien hoitajien sijoituspaikoiksi määrättiin Helsinki, Lahti, Tampere ja Jyväskylä.

Tavaroiden puuttuminen. Sellaisia eri liikennepaikoilta saapuneita ilmoituksia, joissa ilmoitettiin kuljetettavaksi jätettyä tavaraa puuttuvan ja joiden johdosta tiedustelujaosto on toimittanut tutkimukset, on toimintavuoden aikana kertynyt 4284. Edellisenä vuonna oli vastaavien asioiden lukumäärä 8774. Puuttumisilmoitusten huomattava vähentyminen johtuu rautatiehenkilökunnan huolellisemmasta tavarain käsittelystä kuljetettavaksi otettaessa ja vastaanottajille luovutettaessa sekä osaksi myös rautateille kuljetettavaksi jätetyn tavaramäärän vähentymisestä.

Vahingoittunut tavara. Tavaroiden vahingoittumisesta on tiedustelujaostolle saapunut toimintavuoden kuluessa 9345 ilmoitusta. Edellisenä vuonna oli vahingoittumistapausten lukumäärä 13817. Rautatievaunujen huonosta kunnosta johtuneita kastumisvahinkoja on ollut erittäin runsaasti. Kun tavaralahetyksen kuormaukseen ja purkamiseen ei ole tarvinnut käyttää ylimääräistä henkilökuntaa siinä määrin kuin aikaisemmin, ovat vahingoittumiset vähentyneet.

Varkautapaukset. Toimintavuoden aikana oli ilmoitettujen varkaustapausten lukumäärä 496, vastaavan luvun ollessa edellisenä vuonna 799. Vähentyminen johtuu siitä, että säännöstelyä on huomattavasti purettu ja että sellaisiakin tavaroita, joita ei aikaisemmin ollut juuri lainkaan saatavana, voidaan nyt vapaasti ostaa.

Viivästyneet kuljetukset. Tavaralahetyksen kuljetusten viivästymisestä ynnä muista tavarain kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä saapuneiden ilmoitusten sekä tavarain lähtettäjien ja vastaanottajien tavaralahetyksen suhteen tekemien valitusten johdosta on myös toimitettu tutkimuksia. Näitä ilmoituksia oli toimintavuonna 930. Edellisenä vuonna niitä oli 1543. Huomattava vähentyminen osoittaa, että tavaralahetyksen käsittelyssä on päästy entistä suurempaan täsmällisyyteen.

Korvausanomukset. Tavarain katoamisesta ja vahingoittumisesta sekä viivästyneestä kuljetuksesta y.m. tavarain kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä aiheutuneita korvausvaatimuksia on toimintavuoden aikana käsitelty 2746 kappaletta. Edellisenä vuonna niiden lukumäärä oli 5404.

Perimätön tavara. Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä toimintavuoden aikana 15 eri huutokauppaa, joihin asemilta määräysten mukaan lähetettiin erilaatuiset perimättä jätetyt tavarat ja löytötavarat myytäväksi. Myyntierää näissä huutokaupoissa oli yhteensä 3867. Edellisenä vuonna niitä oli 4361. Eri liikennepaikoilla toimitettiin samanlaisten tavarain myyntejä 342 tapauksessa.

Liikattavaraista ja perimättä jääneistä matkatavaroista tehtyjen ilmoitusten lukumäärää ei ole voitu todeta, mikä johtuu työn suorituksessa tapahuneista teknillisistä muutoksista, jotka otettiin käytäntöön vuonna 1946 työntutkimustoimiston ehdotuksesta.

V. 1950.

Yleiset liikennemääräykset. Valtionrautateille huhtikuun 26. päivänä 1929 annettuun Liikennesääntöön on toimintavuoden aikana tehty seuraavat muutokset.

Toukokuun 12. päivänä annetulla asetuksella tehtiin pykäläin 39, 43, 46, 47, 88, 94 ja 99 seuraavat muutokset:

39 § (Rautatien vastuunalaisuus matkatavaran kuljetuksen viivästymisestä) muutettiin kokonaisuudessaan kuulumaan seuraavasti:

„1. Matkatavaran luovuttamisen viivästyessä on rautatie, jollei matkustaja näytä, että tästä viivästyksestä on aiheutunut vahinkoa, velvollinen viivästyneen matkatavaran kokonaispainon kilolta ja jokaiselta alkavalta kahdenkymmenenneljän tunnin ajalta, minkä luovuttaminen on viivästynyt yli sen ajan, jolloin tavaraa ensi kerran käytiin määrääsemältä perimässä, enintään kuitenkin neljältätoista vuorokaudelta ja vähintään kaksisataa markkaa.

Jos näytetään, että viivästyksestä on aiheutunut vahinkoa, on korvausta suoritettava edellisessä kohdassa mainitun korvauksen nelinkertaiseen määrään asti.

2. Korvauksen määrästä, kun vahinko rautatien puolelta on aiheutettu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella sekä korvausmäärän korosta, säädetään 94 ja 95 §:ssä.

3. Tässä pykälässä mainittua korvausta ei makseta samalla kertaa kuin korvausta kokonaan kadonneesta matkatavarasta, mutta jos matkatavarasta osa on kadonnut tai vahingoittunut, on sanottuja määräyksiä sovellettava jäljellä olevaan tai vahingoittumattomaan osaan.

4. Jos viivästys on johtunut syystä, jota rautatie ei ole aiheuttanut eikä voinut estää, on rautatie vapaa vahingonvastuusta.”

43 §:n (Kantajat) 4. kohta muutettiin kuulumaan seuraavasti:

„4. Matkatavarasta, joka on 1. kohdassa mainitussa tarkoituksessa jätetty kantajalle, vastaa rautatie niinkuin kirjatusta matkatavarasta, kuitenkin enintään viiteentuhanteen markkaan kappaleelta.”

46 §:n (Kuljetus) 2. kohta muutettiin kuulumaan seuraavasti:

„2. Jollei lähtettäjä ilmoita millä junalla tavara on kuljetettava, toimitetaan kuljetus ensimmäisellä sopivalla junalla. Tavaraa vastaanotettaessa on kiitotavarakorttiin merkittävä sen junan numero, jolla tavara otetaan kuljetettavaksi.”

47 §:n (Vastaanottajalle antaminen) 1. kohta muutettiin kuulumaan seuraavasti:

„1. Vastaanottajalla on oikeus saada kiitotavara määrääsemällä niin pian kuin se juna, jolla tavara on otettu kuljetettavaksi, tai siihen yhtyvä, kiitotavaraa kuljetettava juna on saapunut määrääsemälle ja junassa saapunut tavara tarpeellisen käsittelyn jälkeen on valmis annettavaksi.”

88 §:n (Erityisistä syistä johtuvan vahingon vastuu) 2. kohta muutettiin kuulumaan seuraavasti:

„2. Jos vahingon voidaan katsoa aiheutuneen jostakin tässä pykälässä mainitusta syystä, otaksutaan, kunnes vastakohta on näytetty, että vahinko on aiheutunut juuri tästä syystä. Tämä otak-

suma ei kuitenkaan tule kysymykseen 1 a kohdassa mainitussa tapauksessa, jos kokonaiset kuljetus-esineet ovat kadonneet.”

94 § (Korvauksen määrä, kun vahinko rautatien puolelta on aiheutettu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella) muutettiin kuulumaan seuraavasti:

„Jos vahinko rautatien puolelta on aiheutettu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella, on rautatien täysin korvattava siten syntynyt vahinko, enintään kuitenkin 39, 47 a, 92 ja 93 §:ssä mainitut suurimmat määrät kaksinkertaisina.”

99 §:n (Rautatietä vastaan tehtävien korvausvaatimusten esittäminen) 7. kohta muutettiin kuulumaan seuraavasti:

„7. Korvaus, joka 3 tai 5 kohdan nojalla on myönnetty, maksetaan korvaukseen oikeutetulle postisiirtotilin välityksellä.”

Samalla asetuksella toukokuun 12. päivästä lisättiin Liikennesääntöön uusi pykälä 47 a, joka kuuluu seuraavasti:

„47 a §. Rautatien vastuunalaisuus kiitotavaran luovuttamisen, ilmoituksen lähettämisen tai kotiinkuljetuksen viivästystä.

Jollei kiitotavaraa ole voitu luovuttaa vastaanottajan tultua sitä perimään taikka jollei ilmoitusta tavarana saapumisesta tai itse tavaraa ole lähetetty vastaanottajalle kahdentoista tunnin kuluessa siitä, kun se juna, jolla tavara on otettu kuljetettavaksi, tai siihen yhtyvä, kiitotavaraa kuljettava juna aikataulun mukaan saapuu määräasemalle, yöaikaa sekä sunnuntai- ja juhlapäiviä siihen lukematta, on rautatie velvollinen korvaamaan tästä viivästyksestä aiheutuneen vahingon enintään kymmenkättuhannella markalla. Rautatie ei vapaudu tästä korvausvelvollisuudesta 88 §:n 1 d kohdan nojalla, jos osoitetaan, että pääasiallisena syynä vahinkoon on ollut edellä tarkoitettu viivästys.”

Toukokuun 26. päivänä annettulla asetuksella muutettiin räjähdysaineiden kuljetuksesta rautateillä 26. päivänä huhtikuuta 1929 annetun asetuksen (Liikennesäännön liite II) 21 § kuulumaan seuraavasti:

„21 §. Rautatielle tuleva maksu räjähdysaineiden kuljetuksesta on suoritettava lähetyksasemalla.”

Maaliskuun 16. päivänä tekemällä päätöksellä rautatiehallitus muutti liikennesäännön 45 §:n (Kiitotavara. Kuljetettavaksi ottaminen) 5. lisämääräyksen kuulumaan seuraavasti:

„5. Kiitotavaran kuljetusmaksu on yleensä suoritettava lähtöasemalla. Eräissä rautatiehallituksen määräämissä tapauksissa voidaan kuljetusmaksu määrätä suoritettavaksi myös määräasemalla. Tällaisista tapauksista tiedoitetaan kussakin tapauksessa erikseen.

Kiitotavaralle, lukuunottamatta eläviä eläimiä, saadaan asettaa jälkivaatimus.”

Samalla päätöksellä rautatiehallitus muutti 76 §:n (Jälkivaatimus) 2. lisämääräyksen kuulumaan seuraavasti:

„2. Jälkivaatimuksen saa asettaa myös pakettina kuljetettavalle tavaralle. Eläville eläimille jälkivaatimusta sitävastoin ei saa asettaa.”

Heinäkuun 7 päivänä tekemällä päätöksellä rautatiehallitus muutti 68 §:n (Tavaran päällystämisen ja merkitseminen) 11. lisämääräyksen c-koh-

dan ensimmäisen kappaleen kuulumaan seuraavasti:

„c. Voimapaperisäkit, joiden valmistukseen käytetyn paperin paino on vähintään 75 grammaa neliometrille ja jotka ovat vähintään kolminkertaiset, kuitenkin ehdolla, että kuljetusesineen, jonka päällyksenä oleva säkki on kolminkertainen, kokonaispaino on enintään 30 kiloa ja että kuljetusesineen, jonka päällyksenä käytetään vähintään nelinkertaista säkkiä, kokonaispaino on enintään 60 kiloa.”

Elokuun 8. päivänä tekemällä päätöksellä rautatiehallitus muutti 65 §:n (Rahtikirjan laatiminen ja sen sisällys) 2. lisämääräyksen b) ja d) kohdat kuulumaan seuraavasti:

„b) vastaanottajan nimi lyhentämättömänä, postiosoite ja mahdollinen puhelinnumero; osoitetta, josta vastaanottajan nimi ei käy selville, kuten „N. N:n määräämälle” tai „Kaksoiskappaleen haltijalle”, ei sallita;

d) lähettäjän nimi lyhentämättömänä ja postiosoite;”

Samalla päätöksellä rautatiehallitus muutti 68 §:n (Tavaran päällystämisen ja merkitseminen) 14. ja 15. lisämääräyksen kuulumaan seuraavasti:

„14. Kappaletavarana kuljetettaviin kuljetus-esineisiin tai osoitelappuun on merkittävä määräasema, vastaanottaja ja hänen osoitteensa, lähetys-asema sekä lähettäjä ja hänen osoitteensa. Määräaseman nimi on merkittävä vähintään 1 sm. korkeilla kirjaimilla. Osoitelapun tulee olla puuta, nahkaa tai sitkeätä pahvia. Laatikkoon, tynnyriin ym. sellaiseen voidaan paperinen osoitelappu liimata tai pahvinen naulata päällykseen. Pitkät rautaesineet on rautalangalla niputettava ja osoitelaput niihin rautalangalla kiinnitettävä. Joukko-esineitä, kuten tiiliä, lähetettäessä varustetaan vain muutamia kappaleita osoitteella ja merkitään niihin esineiden lukumäärä.

15. Maidonkuljetusastioihin on edellisessä lisämääräyksessä mainitut merkinnät tehtävä puu- tai metallilevylle, joka kiinnitetään kuljetusastiaan vitallalla tai metallilangalla (metallilevy voidaan myös juottamalla kiinnittää astiaan). Pehmeä tai kangaslapulle kirjoitettuja osoitteita ei maidonkuljetusastioissa hyväksytä.”

Heinäkuun 7. päivänä tekemällä päätöksellä rautatiehallitus lisäsi määräykseen tavaroista, jotka otetaan kuljetettavaksi erityisin ehdoin (Liikennesäännön liite I), 5. lukuun (Helposti syttyvät jähmeät aineet) 9. §:ään (Päällys ja kuljetus) seuraavasti kuluvan 3. lisämääräyksen:

„3. Edellä 2. lisämääräyksessä mainituin ehdoin saadaan myöskin ilmakeivä parkkia kuljettaa avovaunussa ilman vaununpeitettä kautta vuoden. Turva-vaunujen käyttämisestä junaturvallisuussäännössä annettu määräyksiä on kuitenkin tällöinkin noudatettava.”

Toukokuun 11. päivänä tekemällä päätöksellä rautatiehallitus muutti Määräyskokoelma V:n 18. luvun (Kauppaaminen asema-alueella ja junissa) 3. kohdan kuulumaan seuraavasti:

„3. Kauppaaminen asema-alueilla ja junissa ilman asianomaista lupaa on kielletty.

Rautatiehallinnon työjärjestyksen 11 §:n 10. kohdan määräyksistä poiketen voi liikennepaikan päällikkö, jos olosuhteet sen sallivat, antaa liikenneoitsijalle luvan myydä tavaraa rautatiealueella hänelle

vaunukuormana saapuneesta vaunusta ehdolla, että tästä oikeudesta suoritetaan määräaseman asemakassaan kutakin vaunukuormaa kohden 500 markan suuruinen kertakaikkinen maksu, joka tilitetään sekalaisina tuloina. Tämä maksu on kannettava riippumatta siitä tapahtuuko myynti säädettyinä purkamisaikana tai sellaisena aikana, jolta myöskin vaununvuokraa on suoritettava. Myyntipaikasta on etukäteen sovittava liikennepaikan päällikön kanssa. — Tämä määräys ei koske niitä tapauksia, joissa liikenneosaston johtaja on myöntänyt oikeuden myymiseen junassa kulkevasta vaunusta junan seisonta-aikana liikennepaikoilla.”

Junaturvallisuussääntö. Tammikuun 12. päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus hyväksyi opastimiksi ja Junaturvallisuussääntöön sisällytettäväksi sekä käytäntöön otettaviksi „Raiteen sulkuportin opastimet”.

Toukokuun 26. päivänä tekemällään päätöksellä rautatiehallitus muutti Junaturvallisuussäännön 105 §:n (Junan vaunujärjestys) 4. kohdan kuulumaan seuraavasti:

4. Henkilöliikenteessä käytettävistä erikoisvaunuista saadaan posti-, konduktööri-, matkatavara- ja vankivaunu sijoittaa junaan siihen paikkaan, jossa se on edullisinta pitää. Kuitenkaan ei tällaista kaksi- (tai kolmi-) akselista vaunua, jonka oma paino on alle 16 tonnin, saa sijoittaa neliakselisten matkustajavaunujen väliin.”

Liikennepaikat. Toimintavuoden aikana tehtiin liikennepaikkojen suhteen, niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta johtuvina toimenpiteinä, seuraavat muutokset:

Vuoksen sataman viidennen luokan asema alennettiin pysäkiksi;

Komun pysäkki alennettiin laiturivaihteeksi; sekä Liikenteelle avattiin uudet laiturivaihteet Kollinjoki ja Rajasuo.

Rauman rautatie liitettiin valtionrautateihin heinäkuun 1. päivästä lukien.

Jääradan valmistuttua Kemijärvellä aloitettiin tavaraliikenne rataosalla Kemijärvi—Kellosekä tammikuun 16. päivästä lukien. Tämä suora junayhteys mainitulle rataosalle katkesi huhtikuun 15. päivänä ja rataosalle Rovaniemi—Kemijärvi huhtikuun 25. päivänä, jolloin oli kevään tulon takia poistettava raiteet, jotka oli Kemijärvellä rakennettu jälle Kemijoen poikki ja Rovaniemellä pukkisillalle Ounasjoen poikki. Henkilö- ja kappaletavaliikenne suoritettiin sen jälkeen Rovaniemellä Ounasjoen yli autoilla, kunnes pukkisilta valmistui, jolloin rataosa Rovaniemi—Kemijärvi kesäkuun 1. päivänä taas avattiin yleiselle henkilö- ja tavaraliikenteelle, joka on siellä sen jälkeen jatkunut keskeytyksittä.

Liikenne Kemijärveltä rataosalle Kemijärvi—Kellosekä suoritettiin myös autoilla Kemijoen yli aina tammikuun 9. päivään 1951 saakka, jolloin raiteet voitiin jälleen sijoittaa Kemijoen jälle ja saatiin suora junayhteys Kemijärveltä Kellosekään.

Oriveden—Jämsän rakenteilla olevaan rautatiehen kuuluva rataosa Eväjärvi—Jämsä avattiin yleiselle liikenteelle heinäkuun 15. päivästä lukien.

Aikataulut. Aikataulu N:o 115 oli edelleen voimassa toimintavuoden aikana toukokuun 31. päivään saakka seuraavien muutoksin:

Maaliskuun 1. päivästä lukien lakkautettiin junat N:o 428 ja N:o 429 Tyrvään—Peipohjan välillä sekä junat N:o 497 ja N:o 498 Porin—Niinisalon välillä.

Kesäkuun 1. päivänä voimaantulleessa aikataulussa N:o 116 asetettiin kulkuun kaksi uutta junaparia, toinen rataosalle Turku—Toijala ja toinen rataosalle Tampere—Porin. Sitä paitsi oli kesäkuukausien ajan, aina elokuun 31. päivään saakka, kulussa uusi pikajunapari rataosilla Helsinki—Kuopio ja Tampere—Vaasa sekä viikonloppujuna Helsingistä Jyväskylään.

Porin—Haapamäen välille lisättiin yksi henkilöjunapari.

Paikallisliikennettä varten lisättiin Inkeröisten—Haminan välille yksi moottorijunapari. Samoin lisättiin kummallekin rataosalle Ukkola—Nurmes ja Joensuu—Kaltimo yksi henkilöjunapari, jolloin Joensuu—Nurmes väliset yhteydet paranivat huomattavasti. Turistiliikenteen hyväksi oli kesäkauden ajan kulussa uusi henkilöjunapari kummallakin rataosalla Savonlinna—Parikkala ja Haapamäki—Jyväskylä.

Savon radan kiskotuksen uusimisen ansiosta voitiin pikajunien nopeutta lisätä rataosalla Kouvola—Piekämäki.

Uusi makuuvaununlinja vattiin Turun—Vaasan välille.

Syyskuun 1. päivästä lukien lakkautettiin yksi henkilöjunapari Helsinki—Karjaa välillä arkipäivinä, minkä jälkeen tämä junapari on kulussa vain sunnuntaisin ja pyhäpäivinä.

Rataosan Eväjärvi—Jämsä tultua avatuksi yleiselle liikenteelle heinäkuun 15. päivästä lukien ulotettiin junat kulkemaan Jämsään saakka.

Joulukuun 1. päivästä lukien tuli Rauman radalla voimaan uusi aikataulu, jolloin siellä jäi henkilöliikenteessä kulkuun kaksi junaparia vuorokaudessa.

Tavaran kuljetusten nopeuttamiseksi asetettiin Seinäjoen—Oulun välille kulkuun nopeakulkuinen pikatavarajunapari.

Valtionrautateiden autoliikenne.

I. Junaliikenteen korvaaminen autoliikenteellä.

Henkilöliikenne. Vuoksenlaaksossa tammikuun 16. päivänä 1949 lähtien harjoitettu autoliikenne, jolla korvattiin paikallisjunat, siirrettiin maaliiskuun 1. päivästä 1950 lukien Viipurin Linja-auto Oy:lle.

Tavaraliikenne. Maaliskuun 1. päivänä aloitettiin kappaletavaran kuljetus autoilla rataosilla Villähde—Koria, Aitomäki—Luumäki ja Lauritsala—Rauha.

Huhtikuun 16. päivänä aloitettiin kappaletavaran kuljetus autoilla rataosalla Jyväskylä—Haapamäki.

Syyskuun 1. päivästä lukien poistettiin kulusta henkilöjunat N:o 35 ja N:o 34 Helsingin—Karjaan välillä ja niissä kuljetettu pikatavara määrättiin kuljetettavaksi autoilla.

Kuusankosken ja Voikan asemille osoitettu pika- ja rahtikappaletavara määrättiin helmikuun 1. päivästä lukien osoitettavaksi Kouvolan asemalle, josta ne toimitetaan edelleen valtionrautateiden autoilla.

Imatran asemalle lähetettävä pika- ja rahtikappaletavara määrättiin tammikuun 1. päivästä lukien osoitettavaksi Virasojalle, josta jatkokuljetus tapahtuu valtionrautateiden autoilla. Sama määräys koski jo

aikaisemmin Tainionkosken, Vuoksenniskan ja Vuoksen sataman asemia, Kaukopään pysäkkiä sekä Immolan laiturivaihdetta.

II. Varsinainen autoliikenne.

Henkilölinjat. Lappeenrannan aseman ja kaupungin välillä lopetettiin henkilöliikenne maaliskuun 1. päivästä lukien. Saimaan Osuusauto ja Autoliijat Oy hoitavat sen omien kulkuvuorojensa yhteydessä.

Kaikkien valtionrautateiden henkilölinjojen käytännöllinen hoito on toimintavuoden aikana ollut siirretty Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle.

Tavaralinjat. Uusia tavaralinjoja avattiin helmikuun 6. päivänä Vaasa—Kyyjärvi, maaliskuun 15. päivänä Tampere—Vaasa ja huhtikuun 1. päivänä Tampere—Kuru—Virrat. Kahden viimeksimainitun linjan liikennöiminen lopetettiin kalustopulan vuoksi marraskuun 1. päivästä lukien toistaiseksi.

Kotiinkuljetus. Uusia kotiinkuljetuspaikkoja ei ole toimintavuoden aikana perustettu.

Yhdysliikenne. Valtionrautateiden ja Höyrylaiva Oy Ålandin kesken tehty yhdysliikennesopimus on edelleen voimassa. Autokuljetuksen osalle tuleva hinnoitusluku on syyskuun 1. päivästä lukien korotettu 3:sta 4:ään.

Tariffit. Kaikki autoliikenteen tariffit korotettiin heinäkuun 20. päivästä lukien noin 25 prosentilla. Kesäkuun 29. päivänä rautatiehallitus antoi ohjeet maksujen määräämiseksi autojen käytöstä oman henkilökunnan tarpeisiin.

Joulukuun 1. päivästä lukien muutettiin tavaraliikenteestä annettuja määräyksiä mm. siten, että kaikki kuljetuskirjoja, joita käytetään rautatiellä, saadaan käyttää myös valtionrautateiden autolinjoilla.

Ajokalusto. Toimintavuoden aikana hankittiin yksi henkilö- ja 17 kuorma-autoa. Liikenteestä poistettiin 2 henkilö-, 5 linja-, 1 seka- ja 13 kuorma-autoa, jotka myytiin tehtyjen tarjousten perusteella tai huutokaupoissa Helsingissä toukokuun 19. ja lokakuun 31. päivinä.

Toimintavuoden lopussa oli Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle vuokrattuna 34 linja- ja 62 kuorma-autoa sekä 11 perävaunua.

Autokorjaamot. Lahden korjaamon toiminta lopetettiin elokuun 1. päivästä lukien ja sen henkilökunta siirrettiin Helsinkiin autokorjaamoon.

Oy Pohjolan Liikenne Ab. Toimintavuoden aikana ei ole Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle luovutettu lisää valtionrautateiden autoliikennettä. Ajokalustoa luovutettiin 9 kappaletta uusia linja-autoja. Lisäksi on valtionrautatiet yhdysliikennesopimuksen mukaisesti korjauttanut 6 yhtiölle vuokrattua linja-autoa. Kustannukset olivat yhteensä 1 498 233 markkaa. Yhtiö palautti valtionrautateille 4 linja-, 1 seka- ja 6 kuorma-autoa sekä 2 perävaunua, joiden korjaaminen liikennekelpoiseen kuntoon ei enää kannattanut. Yhtiön toimintavuodelta valtionrautateille maksettava vuokra on ajokalustosta 9 323 752 ja työkoneista 22 652 markkaa.

Oy Pohjolan Liikenne Ab on toimintavuoden aikana hoitanut kaiken henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen valtionrautateiden perustamalla autolinjoilla linjan Kokkola—Pieksämäki—Savonlinna poh-

joispuolella sekä Lohjan asemalla. Valtionrautateiden ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:n välinen lopullinen yhdysliikennesopimus allekirjoitettiin huhtikuun 27. päivänä.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle lokakuun 26. päivänä antamassaan lausunnossa rautatiehallitus suostui siihen, että valtionrautateille myönnetty liikenneluvat, joiden perusteella harjoitettu liikenne on luovutettu Oy Pohjolan Liikenne Ab:n hoitoon, siirrettiin rautatiehallituksen ja yhtiön yhteiseksi.

Tavaroiden puuttuminen. Sellaisia eri liikennepaikoilta saapuneita ilmoituksia, joissa ilmoitettiin kuljetettavaksi jätettyä tavaraa puuttuvan ja joiden johdosta tiedustelujaosto on toimittanut tutkimukset, on toimintavuoden aikana kertynyt 4 005. Edellisenä vuonna oli vastaavien asioiden lukumäärä 4 284. Puuttumisilmoitusten vähentyminen johtuu rautatiehenkilökunnan huolellisemmasta tavarain käsittelystä kuljetettavaksi otettaessa ja vastaanottajille luovutettaessa sekä osaksi myös rautateille kuljetettavaksi jätetyn tavaramäärän vähentymisestä.

Vahingoittunut tavara. Tavaroiden vahingoittumisesta on tiedustelujaostolle saapunut toimintavuoden kuluessa 10 215 ilmoitusta. Edellisenä vuonna oli ilmoitettujen vahingoittumistapausten lukumäärä 9 354. Vahingoittumistapausten lisääntyminen on johtunut siitä, että Oy Lahden Vientikermatehtaat Ab on sen jälkeen, kun sanotun toiminimen ja rautatiehallituksen kesken oli tehty rahtisopimus, anonut korvausta jokaisesta tyhjänä palautetun pullon rikkoutumisesta sekä yhdenkin pullon puuttumisesta. Aikaisemmin Oy Lahden Vientikermatehtaat Ab ei esittänyt sanotunlaisista tapauksista korvausvaatimuksia. Vaunun huonosta kunnosta johtuneita kastumisvahinkoja on ollut jatkuvasti runsaasti.

Viivästyneet kuljetukset. Tavaralahetysten kuljetusten viivästymisestä ynnä muista tavarain kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä saapuneiden ilmoitusten sekä tavarain lähetäjien ja vastaanottajien tavaralahetysten suhteen tekemien valitusten johdosta on myös toimitettu tutkimuksia. Näitä ilmoituksia oli toimintavuonna 862. Edellisenä vuonna niitä oli 930. Vähentyminen osoittaa, että tavaralahetysten käsittelyssä on jälleen jonkin verran edistytty.

Korvausanomukset. Tavarain katoamisesta ja vahingoittumisesta sekä viivästyneestä kuljetuksesta ym. tavarain kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä aiheutuneita korvausvaatimuksia on toimintavuoden aikana käsitelty 2 242 kappaletta. Edellisenä vuonna niiden lukumäärä oli 2 746.

Perimätön tavara. Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä toimintavuoden aikana 13 eri huutokauppaa, joihin asemilta määräysten mukaan lähetettiin erilaatuiset perimättä jätetyt tavarat ja löytötavarat myytäviksi. Myyntierä näissä huutokaupoissa oli yhteensä 3 787. Edellisenä vuonna niitä oli 3 867. Eri liikennepaikoilla toimitettiin samanaisten tavarain myyntejä 301 tapauksessa.

Liikatavarasta ja perimättä jääneistä matkatavaroista tehtyjen ilmoitusten lukumäärää ei ole voitu todeta, mikä johtuu työn suorituksessa tapahtuneista tekniillisistä muutoksista, jotka otettiin käytäntöön vuonna 1946 työntutkimustoimiston ehdotuksesta.

Yleiset liikennemääräykset. Valtionrautateille huhtikuun 26 päivänä 1929 annettuun Liikennesääntöön on toimintavuoden aikana tehty seuraavat muutokset:

Rautatiehallituksen helmikuun 13 päivänä tekemällä päätöksellä muutettiin sanotun säännön 68 §:n 4. lisämääräys kuulumaan seuraavasti:

„4. Pullakkojen (damejean) sekä muiden lasi- ja saviastioiden, joissa säilytetään nestemäisiä tai kosteassa tilassa olevia aineita, tulee olla tiiviisti suljettuja ja kestäviin koreihin tai puuastioihin huolellisesti pakattuja.

Pienikokoisten lasi- ja saviastioiden, kuten maustetölkkien, pikkupullojen yms. päällyksinä saadaan kuitenkin jäljempänä 11. d-kohdassa mainituin ehdoin käyttää myös aaltopahvilaatikoita.”

Samaan pykälään lisättiin uusi 4 a lisämääräys:

„4 a. Pahvitölkkien, joissa säilytetään nestemäisiä tai kosteassa tilassa olevia aineita, kuten marmeladia, siirappia yms. tulee olla tiiviisti suljettuja ja kestäviin puulaatikoihin tai astioihin huolellisesti pakattuja.”

Lisäksi kumottiin saman pykälän 11. lisämääräyksen e- ja f-kohdat, g-kohta muutettiin e-kohdaksi sekä d-kohtaan lisättiin seuraava uusi kappale:

„Käytettäessä aaltopahvilaatikoita nestemäisiä ja muita kosteassa tilassa kuljetettavia aineita sisältävien pienikokoisten lasi- ja saviastioiden päällyksinä tulee niiden olla lokeroilla varustettuja.”

Junaturvallisuussääntö. Huhtikuun 20 päivänä tehdyllä rautatiehallituksen päätöksellä lisättiin Junaturvallisuussäännön 104 §:n (Rajoituksia vaunujen liittämistä eri juniin) 3. kohtaan seuraava lause:

„Puukehysisiä M- ja Ma-vaunuja saadaan kuljettaa ainoastaan työjunissa.”

Sanotun säännön A-liitteen 4. kohta muutettiin marraskuun 15 päivästä lukien kuulumaan seuraavasti:

„4. Konduktöörittömään tavarajunaan saadaan rautatiehallituksen kirjeissä n:o 1919/13650, 28. 10. 43, ja n:o 2018/9218, 20. 7. 45, sallitun poikkeuksin liittää ainoastaan junan pääteasemille meneviä vaunuja. Kaikkien vaunujen tulee olla varustettu ilmajarrujohdolla ja on ne kaikki kytkettävä toisiinsa niin, että ilma menee koko junan läpi. Viimeiseksi on pantava loppuopasteiden kiinnittämiseen tarvittavilla koukuilla varustettu vaunu.

Kun junaan liitetään erikoishuoltoa vaativia vaunuja (kuten lämmin- ja jäähdytysvaunuja), on noudatettava seuraavaa:

a) Tarvittaessa on määrättävä millä liikennepaikoilla junan on pysähdyttävä näiden vaunujen huolto varten.

b) Veturihöyryllä lämmitettävät Gg-vaunut on sijoitettava junaan ensimmäiseksi. Niiden lämpö määrän tarkailusta matkalla huolehtii veturinlämmittäjä.

c) Jos erikoishuoltoa vaativia vaunuja on junassa runsaasti tai ellei matkan varrella järjestetyillä huoltopaikoilla niistä voida huolehtia, on alkuasemalta määrättävä junamies niiden huoltajaksi.”

Heinäkuun 3 päivänä rautatiehallitus hyväksyi ehdotuksen uusituksi Junaturvallisuussäännöksi ja määräsi tämän säännön tulemaan voimaan maaliskuun 1 päivästä 1952.

Asemapäällikön ohjesäännön, joka laadittiin entisen Asemapäällikön, asemapäällikönapulaisen ja pysäkinhoitajan johtosääntö-nimisen ohjesäännön tilalle, rautatiehallitus hyväksyi elokuun 15 päivänä ja määräsi sen tulemaan voimaan tammikuun 1 päivänä 1952.

Asema- ja junapalvelussäännön 27 §:n 1. kohta muutettiin lokakuun 13 päivänä kuulumaan seuraavasti:

„1. Junan päällikkönä toimivan konduktöörin tulee laskea jokaisen junan matkustajat vuosittain helmi-, heinä- ja lokakuun 11—17 päivinä sekä lisäksi jokaisen paikallisjunan matkustajat vielä kesä- ja syyskuun 11—17 päivinä (lom. 4426). Jos kuitenkin näinä aikoina jollakin seudulla pidettävät markkinat, näyttelyt tms. tilaisuudet näyttäisivät vaikuttavan sen, että matkustajien määrä on tavallista suurempi, on laskeminen toimitettava sellaisena asianomaisen liikennejakson päällikön määräämänä myös häisempänä aikana, jolloin tässä tarkoitettu tilaisuus ei enää vaikuta matkustajien määrään. Kuljetustoimisto määrää tarpeen vaatiessa, mitä junaa on pidettävä paikallisjunana sekä, onko laskeminen toimitettava myös muina aikoina, kuin tässä tarkoitettuina aikoina.”

Rautatiehallitus hyväksyi joulukuun 4 päivänä uuden asema- ja junapalvelussäännön, jonka voimaantulosta päätetään myöhemmin.

Liikennepaikat. Toimintavuoden aikana tehtiin liikennepaikkojen suhteen, niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta johtuvina toimenpiteinä, seuraavat muutokset:

Porvoon toisen luokan asema alennettiin kolmannen luokan asemaksi;

Uudenkaupungin, Pohjankurun, Nurmeksien, Viinijärven, Huutokosken, Oulaisten ja Taavetin kolmannen luokan asemat alennettiin neljännen luokan asemiksi;

Mellilän, Joutsenon, Sievin ja Korkeakosken neljännen luokan asemat alennettiin viidennen luokan asemiksi;

Simolan ja Imatran (nyk. Imatrankoski) kolmannen luokan,

Otalammen neljännen luokan sekä

Noormarkun, Vaskuun, Ryönänjoen, Leppäveden, Laikon, Kaunislahden, Hajalan, Valtimon, Kauppi-lanmäen ja Tainionkosken viidennen luokan asemat alennettiin pysäkeiksi;

Eurajoen ja Karungin pysäkit alennettiin laiturivaihteiksi;

Kaupin laiturivaihde alennettiin vaihteeksi ja seisakkeeksi; ja

Imarin ja Kukkolan laiturivaihteet sekä Peuran ja Kiusanmäen laiturit alennettiin seisakkeiksi.

Malmin kolmannen luokan asema korotettiin toisen luokan asemaksi;

Vallilan, Peipohjan, Parikkalan ja Äänekosken neljännen luokan asemat korotettiin kolmannen luokan asemiksi;

Räntämäen ja Voikkaan viidennen luokan asemat korotettiin neljännen luokan asemiksi; sekä

Ulvilan, Pihlavan ja Lohjan kauppalaan pysäkit korotettiin viidennen luokan asemiksi.

Luokaton Jämsän liikennepaikka määrättiin viidennen luokan asemaksi.

Rautatiehallituksen marraskuun 14 päivänä teke-
mällä päätöksellä muutettiin Virasojan aseman nimi
Imatra-nimiseksi ja silloisen Imatran pysäkin nimi
Imatrankoskeksi tammikuun 1 päivästä 1952 lukien.
Paljojen laiturin nimi muutettiin lokakuun 1 päi-
västä lukien Palopuroksi.

Oriveden—Jämsän rakenteilla olevaan rautatiehen
kuuluva rataosa Jämsä—Jämsänkoski avattiin tavaraliikenteelle heinäkuun 1 päivästä lukien ja jatkettua
Härmä—Kauppa rataosan pääteliikennepaikka Yli-
härmä avattiin pysäkinä liikenteelle lokakuun 1
päivästä lukien. Lisäksi avattiin Sunilan—Hallan
yksityinen normaaliiriteinen rata liikenteelle kesä-
kuun 1 päivästä lukien. Kouvola ja Kuusankosken
asemien välinen henkilöliikenne lopetettiin kesäkuun
1 päivästä lukien.

Jääradan valmistuttua Kemijärvellä aloitettiin ta-
varajunaliikenne rataosalla Kemijärvi — Kellosekä
tammikuun 8 päivänä. Tämä suora junayhteys mai-
nitulle rataosalle katkesi huhtikuun 16 päivänä sen
vuoksi, että Kemijärvellä Kemijoen poikki jälle
rakennetut raiteet oli keväen tulon takia poistettava.
Likennettä hoidettiin kuitenkin edelleen autokulje-
tuksin.

Kemijoen yli johtavan sillan valmistuttua avattiin
sanottu rataosa junaliikenteelle tavarankuljetusta var-
ten syyskuun 1 päivästä lukien. Matkustaja- ja
matkatavaraliikenne määrättiin edelleen hoidettavaksi
autokuljetuksin.

Aikataulut. Aikataulu n:o 116 oli edelleen voimassa toimintavuoden aikana toukokuun 31 päivään
saakka sikäli korjattuna, että helmikuun 1 päivästä
lukien muutettiin Kouvola—Pieksämäki rataosalla
tavarajunien aikataulut perusteellisesti lisäämällä
kulkuvuoroja, mikä oli käynyt mahdolliseksi ns. kesä-
junien vähentämisen takia.

Kesäkuun 1 päivänä voimaan tullut aikataulu n:o
117 sisälsi vain vähäisiä muutoksia, joista tärkein
oli Tampereen ja Seinäjoen välillä kesäkautena ku-
lussa olleen pikajunan n:o 67/68 kulun jatkaminen
Kemiin, jolloin saatiin aikaan päiväpikajunayhteys
Helsingin—Tornion—Rovaniemen välille molempiin
suuntiin.

Kun edellisen talven liikenteen hoidosta saadut
kokemukset osoittivat, ettei rautatie kykene matkus-
tajaliikennettä supistamatta selviytymään suuresti
kasvaneesta tavaraliikenteestä vaikeissa talviolosuh-
teissa, jolloin kuljetusmatkat ovat pitkiä ja liikenne
keskittyy etelä- ja lounais-Suomeen johtaville, mu-
tenkin ylikuormitetuille runkoradoille, päätti rautatie-
hallitus suuremman väljyyden aikaansaamiseksi ta-
varajunille pahimmin kuormitetuilla rataosilla sekä
vetovoiman ja veturimiehistön lisäämiseksi tavaraliik-
enteen puolella vähentää lokakuun 1 päivästä lukien,
jolloin talviaikataulu n:o 118 tuli voimaan, matkus-
tajanien kulkuvuoroja. Kaikkiaan vähennettiin n.
100 pika- ja henkilöjunaparia eli yhteensä n. 10 000
junakilometriä vuorokaudessa.

Kaukojunien kohdalta kulkuvuorojen supistaminen
suoritettiin pääpiirteissään yhdistämällä Helsingin—
Tampereen ja Helsingin—Pieksämäen välillä, missä
raskaita pikajunavetureita voidaan käyttää, junia
kaksittain yhteen vähentämällä eri runkojen vaunu-
määrä vetureiden vetokyvyn mukaiseksi. Siten voi-
tiin vähentää pikajunat n:o 45 Helsinki—Pori, n:o
46/44 Pori—Helsinki, n:o 51/52 Helsinki—Vaasa—
Helsinki, n:o 61/62 Seinäjoki—Rovaniemi—Seinä-

joki, n:o 81/82 Helsinki—Pieksämäki—Helsinki, n:o
369/370 Toijala—Turku—Toijala sekä kaukohenkilö-
junista n:o 55/56 ja 63/64 Helsinki—Tampere—
Helsinki ja n:o 77/78 Helsinki—Kouvola—Helsinki.
Kaukoyhteyksiä nopeutettiin samalla muuttamalla
henkilöjuna n:o 11 pikajunaksi Helsinki—Kouvola
ja n:o 73/74 Kouvola—Pieksämäki—Kouvola.

Paikallisjunien vähentämisiä suoritettiin tasaisesti
koko rataverkolla kuitenkin siten, ettei asutuskes-
kuksiin työläisiä ja koululaisia kuljettavia junia
poistettu, ellei matkustajamäärä ollut niin vähäinen,
että junien liikenteessä pitäminen olisi tullut ilmei-
sen tappiolliseksi.

Junasupistukset aiheuttivat luonnollisesti arvos-
telua maaseudun sanomalehdistön ja yleisön taholta.
Tyytymättömyys johtui pääasiassa siitä, että matkus-
tusmahdollisuudet halpoja kuukausilippuja käyttäen
maaseutupaikkakuntien ja kaupunkien välillä väheni-
vät, ja siitä, että kaukojunissa oli tilanpuutetta mat-
kustajaliikenteen jatkuessa melko vilkkaana koko syk-
syn, sekä varsinkin siitä, että junasupistukset voitiin
osittain suorittaa vain vähentämällä makuuvaunu-
linjoja, makuupaikkojen kysynnän pysyessä jatku-
vasti suurena.

Aikatauluun jouduttiin myöhemmin tekemään
eräitä muutoksia. Niinpä Helsingin ja Riihimäen
välille lisättiin yksi paikallisjunapari lokakuun 29
päivästä lukien ja Helsingin—Tampereen ja Helsingin—
Kouvolan välille viikonloppujunat marraskuun
17 päivästä lukien.

Supistettu talviaikataulu suunniteltiin olemaan voimassa seuraavan vuoden huhtikuun loppuun, minkä
jälkeen siirtyminen normaaliin aikatauluun tulisi
tapahtumaan.

Valtionrautateiden autoliikenne. Huhtikuun 17 päi-
vänä rautatiehallitus vahvisti valtionrautateiden auto-
liikenteessä sen laajuuden suhteen noudatettavaksi
seuraavia yleisiä periaatteita:

„I. Valtionrautateilla on oltava mahdollisuudet
siirtää jollakin yhteysväillä tapahtuvat rautatiekul-
jetukset joko kokonaan tai osaksi maanteitse suori-
tettaviksi tapauksissa, jolloin kuljetusten tällaisen
järjestelyn voidaan arvioida muodostuvan taloudelli-
sesti edullisemmaksi, samalla tyydyttäen liikenne-
tarpeen.

II. Valtionrautateilla on oltava mahdollisuudet
itse huolehtia rautatielaitokselle kuljetettavaksi so-
veltuvan tavarannouto, jakelu (= terminaali) ja
jatkokuljetuksista.

III. Valtionrautateiden autoliikenteen on oltava
kontrolloitavasti itsekannattavaa huomioonottaen, että
yhdistetyssä kisko- ja maantieliikenteessä rautateille
jäävä osuus on vähintään minimitariffin mukainen,
tai että joka tapauksessa ylläpidettävän liikenteen
uudelleenjärjestelyssä autoihin turvautumalla saavu-
tettu kustannusten vähennys on suurempi kuin auto-
liikenteen mahdollinen alijäämä.”

Toimintavuoden aikana autoliikenteen hoidossa ta-
pahtuneista muutoksista on tärkein autopiirien hoitajien toimien lakkauttaminen kesäkuun 30 päivästä
lukien, minkä jälkeen autoliikenteen hoito ja val-
vonta siirrettiin liikennejaksojen päälliköiden ja
asianomaisten asemien tehtäväksi.

Kotiinkuljetus. Helmikuun 1 päivänä aloitet-
tiin kotiinkuljetus Varkauden asemalla, joten koti-
kuljetuspaikkojen lukumäärä lisääntyi vuoden aikana
yhdellä ollen toimintavuoden lopussa 27. Näiden li-

säksi hoidettiin kotiinkuljetusta 13 liikennepaikalla Oy Pohjolan Liikenne Ab:n toimesta.

Kappaletavarajunien korvaaminen autoilla. Maaliskuun 15 päivästä alkaen ryhdyttiin kappaletavaroita kuljettamaan autoilla rataosilla Tampere—Vatiala, Tampere—Toijala—Hämeenlinna—Riihimäki ja Riihimäki—Lahti; kesäkuun 1 päivästä alkaen rataosilla Tampere—Tyrvää, Pori—Harjavalta ja Pieksämäki—Mikkeli—Mäntyharju; sekä marraskuun 1 päivästä lukien rataosalla Pori—Mäntyluoto.

Imatran (= Imatrankosken), Immolan, Kaukopään, Tainionkosken, Virasojan (= Imatran), Vuoksenniskan ja Vuoksen sataman liikennepaikoille tarkoitetut kiitotavaralähteykset määrättiin elokuun 10 päivästä lukien osoitettaviksi Virasojalle (= Imatralle), mistä ne kuljetetaan edelleen autoilla, kuten pika- ja rahtikappaletavaran suhteen oli jo aikaisemmin määrätty meneteltäväksi.

Tavaralinjat. Uusia tavaralinjoja ei toimintavuoden aikana avattu, vaan päinvastoin vähennettiin rautatiehallituksen autoliikenteen hoidosta antamaa yleisohjetta noudattaen. Huhtikuun 1 päivästä lukien lopetettiin liikennöiminen linjalla Turku—Forssa—Hämeenlinna ja huhtikuun 15 päivästä lukien linjalla Vaasa—Kyyjärvi. Kokkola—Jyväskylä linjalla lopetettiin liikennöiminen linjan osalla Kokkola—Kyyjärvi huhtikuun 15 päivästä lukien, minkä jälkeen liikennöitiin ainoastaan Jyväskylä—Kyyjärvi väliä. Vaasa—Kristiinankaupunki linjalla liikennöitiin lokakuun 15 päivästä lukien ainoastaan Vaasa—Närpiö väliä.

Tariffit. Autoliikenteen tariffeja määrättäessä sovellettiin yleisiä, lääninhallituksen vahvistamia ohjetariffeja. Sen johdosta jouduttiin toimintavuoden aikana muuttamaan tariffeja kahdesti, nimittäin helmi- ja kesäkuun 1 päivinä.

Ajokalusto. Uutta ajokalustoa hankittiin vuoden 1951 aikana seuraavasti: 3 kpl Volvo-merkkisiä linja-autoja ja 5 kpl Austin-merkkisiä pakettiautoja sekä 52 kpl kuorma-autoja, joista 3 kpl Austin-, 5 kpl Volvo-, 7 kpl Vanaaja- ja 37 kpl Fordson Thames-merkkisiä. Loppuunajettuina poistettiin käytöstä 3 linja-autoa ja 27 kuorma-autoa, joista suurin osa myytiin elokuun 18 päivänä pidetyssä huutokauppatailaisuudessa, osan tullessa romutuksen jälkeen käytettäväksi muiden autojen korjauksissa.

Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle vuokrattiin toimintavuoden aikana 3 uutta Volvo-merkkistä linja-autoa ollen yhtiölle vuokrattujen autojen lukumäärä vuoden päätyttyä 35 linja- ja 58 kuorma-autoa sekä 11 perävaunua. Yhdysliikennesopimuksen mukaisesti valtionrautatiet korjautti kaksi yhtiölle vuokrattua linja-autoa kustannusten ollessa 452 440 markkaa. Sitäpaitsi myytiin yhtiölle 2 128 335 markan hinnasta vuonna 1949 hankittu linja-auto Lk L 58, joka yhtiön käytössä oli pahoin vaurioitunut. Vuo-

den aikana yhtiö palautti 2 linja-autoa ja 4 kuorma-autoa, jotka olivat jo liikenteeseen kelpaamattomia tai täyskorjauksen tarpeessa.

Syyskuun 12 päivänä rautatiehallitus päätti irtisanoa Oy Pohjolan Liikenne Ab:n ja rautatiehallituksen välisen, huhtikuun 27 päivänä 1950 tehdyn yhdysliikennesopimuksen ja nimesi lokakuun 3 päivänä rautatiehallituksen edustajat neuvottelemaan uudesta sopimuksesta.

Tavaroiden puuttuminen. Sellaisia eri liikennepaikoilta saapuneita ilmoituksia, joissa ilmoitettiin kuljetettavaksi jätettyä tavaraa puuttuvan ja joiden johdosta tiedustelujaosto on toimittanut tutkimukset, on toimintavuoden aikana kertynyt 6 320. Edellisenä vuonna oli vastaavien asioiden lukumäärä 4 005. Puuttumisilmoitusten lisääntyminen on johtunut työn suorituksessa tapahtuneista muutoksista otettaessa tavaroita kuljetettavaksi, kuormattaessa vaunuun, siirtokuormattaessa ja purettaessa.

Vahingoittunut tavara. Tavaroiden vahingoittumisesta on tiedustelujaostolle saapunut toimintavuoden aikana 10 836 ilmoitusta. Edellisenä vuonna oli ilmoitettujen vahingoittumistapausten lukumäärä 10 215. Ilmoitusten lisääntyminen on johtunut siitä, että tavarain vahingoittumisista on tiedoitettu entistä huolellisemmin. Vaunujen huonosta kunnosta johtuneita kastumisvahinkoja on ollut edelleen runsaasti.

Viivästyneet kuljetukset. Tavaralähetysten kuljetusten viivästyisestä sekä muista tavarankuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä saapuneiden ilmoitusten sekä tavarankuljettajien ja vastaanottajien tavaralähetysten suhteen tekemien valitusten johdosta on myös toimitettu tutkimuksia. Näitä ilmoituksia oli toimintavuonna 852. Edellisenä vuonna niitä oli 862.

Korvausanomukset. Tavarankatoamisesta ja vahingoittumisesta sekä viivästyneestä kuljetuksesta ym. tavarankuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä aiheutuneita korvausvaatimuksia on toimintavuoden aikana käsitelty 3 187 kappaletta. Edellisenä vuonna niiden lukumäärä oli 2 242.

Perimätön tavara. Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä toimintavuoden aikana 11 eri huutokauppaa, joihin asemilta määräysten mukaan lähetettiin erilaatuiset perimättä jätetyt tavarat ja löytötavarat myytäväksi. Myyntierä näissä huutokaupoissa oli yhteensä 3 488. Edellisenä vuonna niitä oli 3 787. Eri liikennepaikoilla toimitettiin samanlaisen tavaroiden myyntejä 328 tapauksessa.

Liiketavarasta ja perimättä jääneistä matkatavaroista tehtyjen ilmoitusten lukumäärää ei ole voitu todeta, mikä johtuu työn suorituksessa tapahtuneista teknillisistä muutoksista, jotka otettiin käytäntöön vuonna 1946 työntutkimustoimiston ehdotuksesta.

VII. Tariffit.

V. 1949.

Maaliskuun 4 päivänä rautatiehallitus teki kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle esityksen henkilötariffien uudistustoimikunnan asettamisesta ja 23. 3. 49 päivätyllä kirjelmällään N:o 2569 mi-

nisteriö asetti mainitun toimikunnan. Marraskuun 2 päivänä toimikunta sai työnsä valmiiksi ja jätti sen ministeriölle esittäen mietinnössään mm. sellaista tariffijärjestelmän muutosta, että sekä yksinkertaisten

että meno- ja paluulippujen hinnat laskettaisiin yhtenäisen tariffin mukaan. Järjestelmän muutoksen seurauksena tulisi olemaan yksinkertaisten lippujen hintojen nousu pitkillä matkoilla, kun taas meno- ja paluulippujen hinnat olisivat yleisesti alentuneet entisestä tasosta. Paikallisiikennetariffi ehdotettiin poistettavaksi, mutta samalla ehdotettiin lyhyiden matkojen lipunhintoja alennettaviksi. Edelleen esitettiin 2 lk:n lipun hinnan määräämistä 75 prosenttia suuremmaksi vastaavan 3 lk:n lipun hintaa ja pikajunan lisälipun poistamista 400 km pitemmillä matkoilla.

Valtionrautateiden tariffisääntöön tehtiin 22 päivänä kesäkuuta 1949 annetulla asetuksella (N:o 434) 1 päivästä heinäkuuta 1949 lukien huomattavia muutoksia. Muutokset koskivat tavaratariffeja. Tämän tavaratariffien uudistuksen tarkoituksena oli rautateiden kilpailukyvyyn lisääminen. Muutosten avulla alennettiin korkeampien luokkien ja lyhyiden matkojen maksuja. Keskipitkien matkojen ja alimpien luokkien tariffeja korotettiin vastaavasti. Aikaisemmat neljä kappaletavaruokkaa korvattiin yhdellä kappaletavaruokalla.

Uuden tariffisääntöön voimaan tultua rautatiehallitus sai oikeuden tehdä suuremmissa määrin tapahtuvista kuljetuksista liikennöitsijöiden kanssa kuljetussopimuksia erikois ehdoin. Tällaisia sopimuksia oli vuoden lopussa voimassa yhteensä 37 kappaleta. Näille erikoissopimuksille on kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö vahvistanut yleisohjeet.

Suomen—Ruotsin ja Norjan välinen tavarayhdysliikenne Turun sataman—Tukholman kautta.

1 päivästä syyskuuta lukien korotettiin yhdysliikennetariffin mukaisia kuljetusmaksuja Suomen valtionrautateiden matkaosuudelta.

1 päivästä lokakuuta poistettiin maksujen suorittamista koskevat rajoitukset.

Tornion—Haaparannan kautta. 1 päivästä lokakuuta poistettiin maksujen suorittamista koskevat rajoitukset.

Suomen ja Neuvostoliiton välinen rautatieyhdysliikenne. 14 päivänä huhtikuuta annettiin muutos yhdysliikennetariffin 33 art. 8 §:n b-kohtaan.

12 päivänä marraskuuta annettiin muutos yhdysliikennetariffin 3 art. 3 §:ään ja 43 art., rautatierajasopimuksen 1 §:ään ja tilityssääntöjen 3 §:ään.

29 päivänä joulukuuta annettiin muutos tilityssääntöjen 29 §:ään.

Kansainvälinen kiitotavarayhdysliikenne. Kiitotavaran lähetysmahdollisuudet kansainvälisessä liikenteessä ovat vuoden kuluessa parantuneet seuraavasti: Pohjoismaiden—Sveitsin kiitotavarayhdysliikenne ulotettiin heinäkuun 1 päivästä myös Suomen käsittäväksi. Saksan ja Pohjoismaiden välinen kiitotavarayhdysliikenne, joka sodan jälkeen on ollut keskeytyksissä, aloitettiin jälleen marraskuun 1 päivästä.

Kotimainen yhdysliikenne. Rautatiehallituksen ja Höyrylaiva Oy Åland'in (Turun kaupungista) kesken tehtiin toukokuun 5 päivänä sopimus yhdysliikenteestä valtionrautateiden ja Turun—Maarianhaminan laivalinjan välillä. Sopimuksen mukaan myydään yhdysliikennelippuja kaikilla valtionrautateiden asemilla ja pysäkeillä sekä laivalinjan asiointiossa Maarianhaminassa sekä laivoilla. Tavaraliikenteen yhdysliikenneseamana toimii Turun satama, jonne kaikki laivalinjalla edelleen kuljetettava tavara on

osoitettava ja joka vuorostaan vastaanottaa laivalinjalta tavaraa edelleen rautatien kuljetettavaksi. Sekä rautatiet että laivalinja laskevat ja kantavat erikseen rahtiosuutensa toimien samalla lähettäjän tai vastaanottajan asiamiehenä tavarain siirrossa rautatieltä laivalinjalle tai päinvastoin.

Liikenneasiamiehet. Syyskuun 22 päivänä rautatiehallitus teki kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle esityksen liikenneasiamiesten toimien lisäämisestä ja kirjelmällään N:o 6059, 9. 11. 1949 ministeriö oikeutti rautatiehallituksen kiinnittämään palvelukseensa lisää kaksi uutta liikenneasiamiestä.

Marraskuun 10 päivänä rautatiehallitus hyväksyi liikenneasiamiesten toimintaohjeet ja määräsi joulukuun 23 päivänä uudet liikenneasiamiehet tehtäviään hoitamaan 1. 1. 1950 lukien toistaiseksi sekä vahvisti kaikille asiamiehille samasta ajankohdasta uudet toimintapiirit.

Rautatiehallituksen lehtipalvelu. Lokakuun 14 päivänä rautatiehallitus päätti marraskuun 1 päivästä lukien keskittää rautatiehallituksen tiedotuspalvelun kokeilumielessä toistaiseksi tariffiosaston mainosjaostoon ja sen valvontaan. Tälle tiedotuspalvelulle rautatiehallitus vahvisti nimityksen „Rautatiehallituksen Lehtipalvelu”. Lehtipalvelun toimialaan kuuluvia tehtäviä hoitaa rautatiehallituksen tiedotussihteeri.

Lehtipalvelun tehtäviin kuuluu mm. VR Käsiköy-lehden toimittaminen ja omaan henkilökuntaan suuntautuva informointi, sanomalehtien seuraaminen ja leikkien hoito, uutisaineiston välittäminen ja informaatiotilaisuuksien järjestäminen lehdistölle sekä radioselostukset.

Vapaa liput. Joulukuun 22 päivänä annettiin asetus (N:o 816) sisältävä valtionrautateiden vapaa lippusääntö, joka sisältää lukuisia muutoksia. Asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1950.

Rengasliput. Rengaslippuja myytiin kesäkuun 1 päivästä elokuun 31 päivään 42 varsinaiselle rengasmatkalle, joista useimpiin voitiin sopivasti yhdistää myös lisämatkoja varsinaisen matkareitin ulkopuolelle. Tänä aikana myytiin rengaslippuja lisämatkoi-neen yhteensä 36 473 kpl. eli n. 58.1 milj. mk:n arvosta.

Talviloma-alennus. Syyskuun 29 päivänä rautatiehallitus myönsi 25 %:n alennuksen yksinkertaisten lippujen, myös pikajunalippujen, hinnoista, jos lippu lunastetaan vähintään 200 km:n matkalle. Alennus on voimassa erinäisin rajoituksin tammikuun 1 päivästä lukien toukokuun 15 päivään 1950 saakka.

Rahtitasoitusta. Lokakuun 29 päivänä 1948 rautatiehallitus myönsi kaikelle Turun ja Hangon satamien kautta maasta menevälle vientitavaralle sellaisen rahtitasoituksen, että rahti siitä saadaan laskea joko Hankoon tai Turkuun sen mukaan mikä tulee halvemmaksi. Rahti on kuitenkin aina laskettava vähintään 100 kilometriltä. Rahtitasoitus oli voimassa 15. 1.—30. 6. 1949.

Joulukuun 15 päivänä 1948 rautatiehallitus myönsi Oulusta ja sen pohjoispuolella sijaitseville liikennepaikoilta lähetetyille selluloosalle ja puuhiokkeelle sellaisen rahtitasoituksen, että lähetyksistä Turun satamaan kannetaan sama kuljetusmaksu kuin Mäntyluotoon. Rahtitasoitus oli voimassa 15. 1. 1949 lukien siihen saakka, kunnes Kaskisten satama avattiin laivaliikenteelle.

Elokuun 19 päivänä rautatiehallitus määräsi, että niistä vaunukuormin lähetettävistä vienti- ja tuonti-

tavaroista, joiden purkaus- tai kuormaussatamiksi on lakon takia täytynyt muuttaa joko Hamina tai Hanko, saadaan rahti laskea alkuperäisen välimatkan hinnoitusluku käyttäen, kuitenkin vähintään 100 km:ltä. Rahtitasoitus tuli voimaan elokuun 20 päivästä lukien. Myöhemmin rautatiehallitus määräsi, että edellämäinnittu rahtitasoitus koski myös Uuteenkaupunkiin, Kristiinankaupunkiin, Tammisaareen, Leppäluotoon, Valkon ja Rauman satamiin tai näiltä liikennepaikoilta lähetettäviä vaunukuormia.

Kaikkien näitten lakon takia myönnettyjen rahtitasoitusten voimassaoloaika päättyi syyskuun 20 päivänä.

V. 1950.

Valtionrautateiden tariffisääntöön tehtiin 3 päivänä maaliskuuta 1950 annetulla asetuksella (N:o 124) 1 päivästä heinäkuuta 1950 lukien huomattavia muutoksia, jotka koskivat henkilötariffien rakennetta, mutta pysyivät tariffitason entisellään.

Heinäkuun 21 päivänä 1950 annetulla asetuksella (N:o 376) korotettiin kuukausilippujen hintoja 30 %:lla 24. 7. 1950 lukien.

Toukokuun 26 päivänä 1950 rautatiehallitus ehdotti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle, että tavaratariffeja korotettaisiin 1. 7. 1950 lukien ministeriön harkinnan mukaan 29 tai 36 %:lla.

Heinäkuun 28 päivänä rautatiehallitus esitti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle, että ministeriö antaisi rautatiehallitukselle tehtäväksi valmistella n. 25 %:n korotuksen henkilötariffeihin 1. 10. 1950 lukien kuitenkin siten, että 2 luokan lippujen hinnat tulisivat 50 % 3 luokan lippuja kalliimmiksi voimassaolevan 75 %:n asemesta. Korotus 2 luokan lippujen hinnoissa olisi siten ollut n. 7 prosenttia.

Kun ministeriö oli 7. 9. 1950 päivätyllä kirjelmälään ilmoittanut valtioneuvoston periaatteessa hyväksyneen henkilötariffien 25 %:n korotuksen, lähetti rautatiehallitus syyskuun 19 päivänä 1950 ehdotuksensa valtionrautateiden tariffisääntöön henkilötariffien osalta tehtäviksi muutoksiksi.

Joulukuun 29 päivänä 1950 rautatiehallitus esitti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle jälleen sekä henkilö- että tavaratariffien korottamista ilmoittaen olevansa sillä kannalla, että henkilötariffit olisi korotettava 25 %:lla ja tavaratariffit 36 %:lla.

Näin korotettaviksi esitetyt tariffit saatettiin voimaan 19 päivänä tammikuuta 1951 annetulla asetuksella (N:o 27) 1 päivästä helmikuuta 1951.

Joulukuun 12 päivänä 1950 rautatiehallitus vahvisti uudet korotetut vähimmäiset maksut, jotka tulivat voimaan 1. 1. 1951 lukien.

Rengasliput. Rengaslippuja myytiin toukokuun 1 päivästä syyskuun 30 päivään sisäjärvien purjehduskaudesta johtuvien rajoitusten 42 varsinaiselle rengasmatkalle, joista useimpiin voitiin sopivasti yhdistää myös lisämatkoja varsinaisen matkareitin ulkopuolelle. Tänä aikana myytiin rengaslippuja lisämatkoiheen yhteensä 37 631 kpl. eli n. 67.73 milj. markan arvosta.

Rahtitasoituksia. Tammikuun 5 päivänä 1950 rautatiehallitus myönsi rataosan Kotka—Hyrnsalmi tai sen itäpuolella olevilta liikennepaikoilta sekä Kuusankosken, Voikkaan ja Iisveden asemilta Helsingin, Hangon ja Turun satamiin lähetettäville vaunukuormatavaroille sellaisen rahtialennuksen, että kuljetusmaksu niistä lasketaan vähentämällä hinnoitusluvusta

luku 5. Vähintään kannetaan näistä lähetyksistä kuitenkin sama rahti kuin Kotkan satamaan lähetettäessä. Alennusta sovellettiin aikana 5—20. 1. 1950.

Marraskuun 28 päivänä 1950 rautatiehallitus myönsi Hangon ja Turun satamiin vaunukuormin lähetettävälle vientitavaraalle sellaisen rahtiedun, että jos lähetyspaikalta Turun satamaan oli lyhyempi matka kuin Hangon satamaan, perittiin myös Hangon satamaan lähetettävästä tavarasta Turun satamaan laskettu rahti. Samoin jos lähetyspaikalta Hangon satamaan oli lyhyempi matka kuin Turun satamaan, laskettiin tavaraa Turkuun lähetettäessä rahti Hangon sataman välimatkan mukaan. Näin laskien myönnetty rahtialennus sai kuitenkin olla enintään yhtä suuri kuin se alennus, joka todellisen määrääseman rahtia laskettaessa syntyi vähentämällä tariffitaulukon mukaisesta hinnoitusluvusta luku 5. Tämän rajoituksen tarkoituksena oli estää esim. Turun lähiasemilta lähetettävästä tavarasta Hankoon samalla rahdilla kuin Turun satamaan.

Rahtietu oli voimassa 15. 12. 1950—30. 4. 1951 välisen ajan. Näitä rahtietuja ei myönnetty, jos lähetettäjä mahdollisesti oli saanut ko. Hangon tai Turun kuljetuksista jonkin erikoisalennuksen.

Suomen, Ruotsin ja Norjan tavarayhdysliikenne. Turun sataman—Tukholman kautta.

Yhdysliikennetariffiin sisältyviä Ruotsin ja Ruotsin—Norjan rautateiden yksikköhintoja ja eräitä liikennepaikkoja koskevia erityisiä määräyksiä muutettiin maaliskuun 1 päivästä, kesäkuun 10 päivästä ja elokuun 1 päivästä lukien.

Suomen, Ruotsin ja Norjan tavarayhdysliikenne. Tilityssääntöjen 29 §:n ensimmäinen kappale muutettiin tammikuun 1 päivästä lukien.

Matkustajain, matkatavaran ja tavarain kuljetustariffiin ja rautatierajasopimukseen yhdysliikennekonferenssissa tehdyt muutokset tulivat voimaan heinäkuun 6 päivänä.

Tilatusta neuvostolaisesta vaunusta määrättiin syyskuun 15 päivästä lukien kannettavaksi tilausmaksu.

Kansainvälinen henkilöliikenne. Matkustaja- ja matkatavarayhdysliikenne Pohjoismaat—Alankomaat—Iso-Britannia uloitettiin kesäkuun 1 päivästä 1950 myös Suomen käsittäväksi.

Pohjoismainen kiertomatkaliikenne, joka sodan jälkeen jo vv. 1948—49 oli ollut käynnissä supistetussa laajuudessa muiden pohjoismaiden kesken, uloitettiin v. 1950 jälleen Suomeen. Kiertomatkoista neljä koski Suomea, nim. Pohj. H2 (Pääkaupunkimatka), Pohj. N (Suomen—Ruotsin matka), Pohj. O (Perämeren ympäri) ja Pohj. Y1 (Selkämeren ympäri). Näitä kiertomatkoja myytiin 1. 5.—30. 9. välillä kaikkiaan 372 kpl.

Kanvaimvälinen kiitotavaraliikenne. Kiitotavarayhdysliikenne Italian kanssa aloitettiin syyskuun 1 päivästä 1950. Samalla rautatiehallitus on hyväksynyt noudatettavaksi Kansainvälisen Rautatie-Kuljetuskomitean laatiman Yhtenäisen Ohjesäännön kiitotavaran kansainvälisestä kuljetuksesta rautateitse, johon ohjesääntöön uudet kiitotavaratariffit tulevat perustumaan.

Kotimainen yhdysliikenne. Rautatiehallituksen ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:n kanssa tehtiin yhdysliikennesopimukset, joista toinen käsitti matkustajien ja matkatavaran kuljetuksen Oy Pohjolan Liikenne

Ab:n kaikilla henkilöautolinjoilla ja toinen tavarankuljetuksen Oulun—Kuusamon ja Aavasaksan—Muonion autolinjoilla. Sopimukset tulivat voimaan 15. 2. 1950 lukien.

Toukokuun 15 päivästä 1950 astui voimaan rautatiehallituksen ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:n kanssa tehty uusi yhdysliikennesopimus ja siihen liittyvä tariffisopimus, jotka kumosivat aikaisempien sopimusten määräykset edellämäinistä päivämäärästä lukien ja laajensivat sopimusala.

Vapaalippusääntö. Heinäkuun 1 päivästä 1950 tuli voimaan joulukuun 22 päivänä 1949 annettu asetus (N:o 816) valtionrautateiden vapaalippusäännöstä. Siinä mm. myönnettiin ylimääräisille viran ja toimen haltijoille sekä työsuhteessa oleville 10 vuoden palveluksen jälkeen samat oikeudet kuin vakinaisilla viran ja toimen haltijoilla on. Lisäksi määrättiin annettavaksi perheellisille yksi tilapäinen vapaalippu kutakin 4 vuotta täyttänyttä lasta kohden.

Valtionrautateiden lehtipalvelu. Joulukuun 29 päivänä 1950 rautatiehallitus päätti laajentaa rautatiehallituksen lehtipalvelun myös linjahallintoa koskevaksi. Tässä mielessä määrättiin kaikkiin muihin liikennejaksoihin, paitsi 1. liikennejaksoon, jonka tiedoitus toiminnan hoitaa rautatiehallituksen tiedoituslaitos, tiedoituslaitteet, jotka hoitavat sanottua tehtävää sivutoimeenaan.

V. 1951.

Tammikuun 19 päivänä 1951 annetulla asetuksella (27/51) korotettiin rautatietariffeja helmikuun 1 päivästä lukien. Korotus oli matkalippujen osalta keskimäärin 25 % ja tavaratariffien osalta 36 %. Samalla valtioneuvosto määräsi, että rautatiehallitukselle suoritetaan valtionrautateiden talouden hoidon yleisistä perusteista annetun lain mukaisesti halkokuljetusten osalta korvausta siten, että koivuhalkojen todellisista rahdeista maksetaan 29 % ja havuhalkojen rahdeista 67 %. Näin ollen rautatie on halkokuljetuksista saanut yhteensä saman rahdin kuin olisi saatu, jos halot olisi rahditettu vaunu-kuormaluokan 10 mukaan. Vuoden 1952 alusta myönnettiin haloille tämän lisäksi vielä ylim. alennus, joka on 18.5 % mainitulla tavalla alennetuista rahdeista. Samanlainen 18.5 % alennus myönnettiin v. 1952 alusta myös viljalle. Nämäkin erikoisalennukset on korvattava rautatielle valtion muista varoista.

Kohonneiden käyttö-kustannusten takia esitti rautatiehallitus huhtikuun 17 päivänä 1951 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle henkilötariffien korottamista keskim. 9.5 %:lla ja tavaratariffien korottamista keskim. 11 %:lla 1. 5. 1951 lukien.

Syyskuun 18 päivänä 1951 rautatiehallitus esitti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle toimikunnan asettamista sotilastariffin voimistamiseksi ja marraskuun 27 päivänä 1951 antoi rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle lausuntonsa toimikunnan mietinnöstä esittäen sen hyväksymistä ja uuden sotilastariffin voimaantumista 1. 1. 1952 lukien.

Lokakuun 9 päivänä 1951 rautatiehallitus esitti jälleen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle henkilötariffeihin keskim. 18.5 %:n ja tavaratariffeihin 23 %:n korotusta, koska hallituksen eduskunnalle jättämä valtion vuoden 1952 tulo- ja meno-arvioesitys edellytti tällaisten korotusten toimeen-

panoa vuoden 1952 alusta lukien. Tätä tarkoittava asetus annettiin 14 päivänä joulukuuta 1951 (621/51) ja sisälsi se mainitut korotukset.

Valtionrautateiden tavarankuljetustaulukon sisältänyt, 22. 6. 1949 annettu asetus siihen 19. 1. 1951 annetulla asetuksella tehtyine muutoksineen kumottiin 5. 10. 1951 annetulla asetuksella vuoden 1952 alusta lukien, joten tavarankuljetuksesta päättäminen siirtyi näin rautatiehallituksen tehtäväksi.

Rengasliput. Rengasmatkalippuja myytiin toukokuun 15 päivästä elokuun 31 päivään sisäjärvien purjehduskaudesta johtuvien rajoituksin 42 varsinaiselle rengasmatkalle. Varsinaisen rengasmatkareitin ulkopuolelle tehtäviä matkoja varten oli 20 lisämatkaa, joita voitiin sopivasti yhdistää useimpiin rengasmatkoihin. Rengaslippuja myytiin kaikkiaan 24 959 kpl ja lisä- ja liittymismatkoja 10 869 kpl eli n. 63.04 milj. markan arvosta.

Rahtitasoituksia. Marraskuun 28 päivänä 1950 rautatiehallitus myönsi Hangon ja Turun satamiin vaunukuormin lähetettävälle vientitavaralle sellaisen rahtiedun, että jos lähetyspaikalta Turun satamaan oli lyhyempi matka kuin Hangon satamaan, perittiin myös Hangon satamaan lähetettävästä tavarasta Turun satamaan laskettu rahti. Samoin jos lähetyspaikalta Hangon satamaan oli lyhyempi matka kuin Turun satamaan, laskettiin tavaraa Turkuun lähettäessä rahti Hangon sataman välimatkan mukaan. Näin laskien myönnetty rahtialennus sai kuitenkin olla enintään yhtä suuri kuin se alennus, joka todellisen määräaseman rahtia laskettaessa syntyi vähentämällä tariffitaulukon mukaisesta hinnoitusluvusta luku 5. Tämän rajoituksen tarkoituksena oli estää esim. Turun lähiasemilta lähetettävästä tavarasta Hangon samalla rahdilla kuin Turun satamaan.

Rahtietu oli voimassa 15. 12. 1950—30. 4. 1951 välisen ajan. Näitä rahtietuja ei myönnetty, jos lähetäjä mahdollisesti oli saanut k. o. Hangon tai Turun kuljetuksista jonkin erikoisalennuksen.

Samanlainen rahtietu myönnettiin marraskuun 11 päivänä 1951 myös 15. 12. 51—30. 4. 52 väliseksi ajaksi.

Suomen, Ruotsin ja Norjan välinen tavarayhdysliikenne Turun sataman—Tukholman kautta. Helmikuun 1 päivästä korotettiin yhdysliikennetariffissa Suomen rautateiden vähimmät maksut.

Maaliskuun 1 päivästä korotettiin Suomen rautateiden yksikköhinnat.

Kesäkuun 1 päivästä korotettiin Ruotsin ja Norjan rautateiden yksikköhinnat ja vähimmät maksut.

Elokuun 1 päivästä muutettiin eräitä Ruotsin asemia koskevia määräyksiä.

Lokakuun 1 päivästä muutettiin Norjan asemia koskevia yksikköhintoja.

Suomen ja Neuvostoliiton välinen rautatieyhdysliikenne. Tammikuun 12 päivänä 1951 annetulla asetuksella muutettiin yhdysliikennetariffin 43 artiklassa mainitun tariffiyyksikön arvo ruplissa.

Kesäkuun 29 päivänä 1951 annetulla asetuksella muutettiin yhdysliikennetariffin 43 artikla siten, että tariffiyyksikön arvo on ilmaistuna ainoastaan ruplissa.

Heinäkuun 1 päivästä muutettiin tilityssääntöjen 3 ja 28 §§ siten, että saldoluettelon mukaan maksettavat rahamäärät suoritetaan ruplina.

Kaukkukuljetukset Suomesta Unkariin ja päinvastaiseen suuntaan SNT-Liiton kautta. Maaliskuun 19

päivänä hyväksyi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö noudatettavaksi Säännöt tavarain kuljetuksista Unkarin kansantasavallasta kolmansiiin maihin ja päinvastaiseen suuntaan SNT-Liiton kautta.

Joulukuun 10 päivänä tehtiin sääntöjen 19 §:n neljänteen kappaleeseen sellainen poikkeus, että Suomesta Unkariin menevää tavaraa voidaan lähettää myös SNT-Liiton 4-akselisissa vaunuissa.

Kansainvälinen henkilöliikenne. Pohjoismaiset kiertomatkat, jotka Suomen osalta aloitettiin jälleen vuonna 1950, ovat saavuttaneet kasvavaa suosiota vuonna 1951. Niitä myytiin Suomessa tähänastinen ennätysmäärä, eli 1 367 varsinaista kiertomatkaa ja 216 lisämatkaa. Suomea koskeva kiertomatkaliikenne ei kuitenkaan vielä ole saavuttanut sodan edellistä laajuuttaan, sillä k. o. kiertomatkoja (H 2, N, O, P 1, P 2 ja Y 1) myytiin Suomessa ja muissa pohjoismaissa yhteensä 722 kpl, kun taas edellinen huippuluku vuonna 1938 oli 1 438 kpl. Uusia kiertomatkoja vuonna 1951 olivat P 1 ja P 2, joihin kumpaankin sisältyi laivamatka Helsinki—Kööpenhamina ja joista edellinen oli tarkoitettu lähinnä tanskalaisille ja jälkimmäinen suomalaisille.

Kansainvälisen liikenteen alalta on huomattava mm. Matkapalvelun (Helsingin asemalla) myyntioikeuksien laajentaminen. Jo vuonna 1950 tälle toimistolle oli hankittu oikeus myydä makuupaikka- ja istumapaikkalippuja Skandinavian rautateille. Vuonna 1951 saatiin lisäksi oikeus myydä matkatoimistokuponeja Ruotsin, Norjan ja Tanskan rautateille tavanmukaisin myyntipakkioin.

Varsinaisesta yhdysliikenteestä, joka on jatkunut entiseen tapaan, mainittakoon, että vuonna 1951 Tornion ja Oulun asemat liitettiin muihinkin Suomea koskeviin yhdysliikennetariffeihin kuin pohjoismaiseen, jossa ne ovat olleet alusta saakka. Matkalippujen myynti ja matkatavarain lähetys muualle kuin Skandinavian maihin on siten käynyt mahdolliseksi ilman laivayhteyksiä Tornion—Haaparannan kautta.

Kotimainen yhdysliikenne. Voimassaolevaa yhdysliikennesopimusta Loviisan Rautatien kanssa muutettiin eräiden pykälien osalta. Huomattavin muutos

koskee kuljetusmaksujen jakoa, joka tapahtuu muutoksen jälkeen siten, että Loviisan Rautatie saa matkalipputulosta sen hyväksi kannetun osuuden sekä matka-, kiito-, pika- ja rahtitavaratuloista 33.5 %. Muutos tuli voimaan 1. 1. 1952.

Kymin Oy Högforsin Tehtaan kanssa solmittiin yhdysliikennesopimus yhdysliikenteestä valtionrautateiden ja Hyvinkään—Karkkilan rautatien välillä. Sopimus tuli voimaan 1. 7. 1952.

Yhdysliikenne Oy Pohjolan Liikenne Ab:n kanssa on tariffien osalta jatkunut 15. 5. 1950 voimaantulleen tariffisopimuksen pohjalla. Sopimuksen eräitä kohtia on muutettu. Huomattavin muutos koskee kuljetusmaksujen jakoa kiito-, pika- ja rahtitavaralahetyksistä. Tämä muutos tuli voimaan 1. 1. 1952.

Vapaalippusääntö. Veturinkuljettajina toimivien veturinläämmitäjäien kieltäydyttyä toimimasta veturinkuljettajina elleivät he saa vapaalippuja 2 luokkaan käytiin p. o. vaunuluokkakysymyksestä useita neuvotteluja järjestöjen kanssa. Neuvottelujen tuloksena muutettiin vapaalippusääntöä 17 §:n 1. lisämääräystä siten, että siinä tarkoitettu 10 vuoden palveluksen ohella oikeuttaa 2 luokkaan myös 5 vuoden yhtäjaksoinen palvelus.

Vastavuoroisuuteen perustuva sopimus vapaalippujen vaihdosta on vuoden kuluessa saatu aikaan Englannin, Ranskan, Italian, Hollannin sekä Saksan liittotasavallan rautateiden kanssa.

Valtionrautateiden lehtipalvelu. Vuoden alusta laajennettiin rautatiehallituksen lehtipalvelu myös linjahallintoa koskevaksi asettamalla liikennejaksoihin, 1. liikennejaksoa lukuunottamatta, tiedoitussihteerit. Valtionrautateiden lehtipalvelulle vahvistettiin tiedoitustoimintaa koskevat määräykset 16. 1. 1952.

VR oman tavarain kuljetukset. Asiaa tutkineen toimikunnan mietinnön mukaisesti rautatiehallitus antoi 6. 11. 1951 määräykset valtionrautateiden oman tavarain kuljetuksesta. Määräyksillä, jotka astuivat voimaan 1. 1. 1952, saatettiin kaikenlaatuinen oman tavarain kuljetus, virkapostiksi katsottavia lähetyksiä lukuunottamatta, maksunalaiseksi. Kuljetusmaksuilla rasitetaan niitä määrärahoja, joihin kuljetuksen katsotaan kohdistuvan.

VIII. Henkilökunta.

V. 1949.

Henkilökunta. Kunkin osaston henkilökunnan keskimääräinen suuruus vuoden 1949 aikana ja edellisen

vuoden vastaavat luvut ilmenevät seuraavasta taulukosta:

	Vakinaista henkilökuntaa		Ylimääräistä henkilökuntaa		Työläisiä likimäärin		Yhteensä	
	1949	1948	1949	1948	1949	1948	1949	1948
Rautatiehallitus	505	482	190	188	90	88	785	758
Linjahallinto	14 512	13 701	8 258	9 732	14 126	13 686	36 896	37 119
Siitä:								
Talousoasto	151	148	60	52	9	13	220	213
Rataosasto	1 075	1 071	57	58	5 793	4 833	6 925	5 962
Koneosasto	4 161	3 943	2 061	2 419	5 226	5 008	11 448	11 370
Varasto-osasto	152	149	146	151	2 277	2 794	2 575	3 094
Liikenneosasto	8 973	8 390	5 934	7 052	821	1 038	15 728	16 480
Yhteensä	15 017	14 183	8 448	9 920	14 216	13 774	37 681	37 877
Rautatierakennusosasto	27	27	140	135	1 740	1 231	1 907	1 393
Kaikkiaan	15 044	14 210	8 588	10 055	15 956	15 005	39 588	39 270

Tapaturmavakuutuslaki, joka vahvistettiin 20/8. 1948 ja joka astui voimaan 1/1. 1949, laki valtion viran ja toimen haltijain tapaturmakorvauksesta annetun lain muuttamisesta, laki tapaturmavakuutuslaissa säädettyjen markkamäärien korottamisesta, asetus tapaturmavakuutuslain ja ammattitaitulain täytäntöönpanosta, asetus opiskelutapaturman korvaamisesta, asetus eräistä työtapaturmina korvattavista vammoista, valtioneuvoston päätös tapaturmavakuutuslain täytäntöönpanosta valtion töissä ja sosiaaliministeriön päätös yleisistä ohjeista oppilaiden ja eräiden muiden henkilöiden vuosityöansien laskemiseksi tapaturmakorvausta määrättäessä julkaistiin V.R. käskylehdessä n:o 1/1949.

Oppikursseista virkaloimien järjestelystä oppikurssien johtaja kirjelmälläan n:o 307/1240, 28/12. 1948 lausui asianomaisille päälliköille toivomuksen, että vast'edes koetettaisiin k. o. lomat järjestää siten, ettei oppilailla, jotka syyslukukausina osallistuvat vasta jonkin verran ennen joulua päätyviin kursseihin, olisi virkalomaa jäljellä kymmentä päivää enempää.

Liikennepaikkojen uudesta kassakirjasta (lomake n:o 1504) ja tilityslomakkeesta, jotka otettiin käytäntöön 1/2. 1949 lukien, rautatiehallitus antoi kirjelmälläan To n:o 3387, 30/12. 1948 ohjeet uuden kassakirjan käytöstä ja tilityksistä.

Apulämmittäjien käyttämisestä rautatiehallitus, kumoten aikaisemmat määräykset, antoi kirjelmälläan Ko n:o 3291/12860, 16/12. 1948 uudet määräykset, joiden mukaan apulämmittäjiä saadaan käyttää Hv 1, 2 ja 3, Hr 1, Tk 3, Tv 1 ja 2 sekä Tr 1 sarjojen vetureissa, kun niiden halkojenkulutus ylittää 2.5 m³ tai turpeenkulutus 10 dt tunnissa ajoaikaa kohden.

Valtiovarainministeriön 21/12. 1948 antamasta päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta, jonka mukaan mainitut palkkaukset suoritetaan lukien 1/1. 1949 saman suuruusina kuin edellisen vuosineljänneksen aikana, rautatiehallitus tiedotti kirjelmälläan To n:o H. 42/77, 7/1. 1949.

Sosiaaliministeriön 18/11. 1948 tekemästä päätöksestä työpalkkojen säännöstelyssä käytettävästä paikakuntaluokittelusta annetun sosiaaliministeriön päätöksen muuttamisesta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmälläan To n:o H. 82, 7/1. 1949.

30/12. 1948 annetusta laista tapaturmavakuutuslain muuttamisesta, jonka mukaan sanotun lain 11 § ja 67 §:n 2 momentti muutetaan sekä viimeksi mainittuun pykälään lisätään uusi 3 momentti ja että k. o. laki astui voimaan 1/1. 1949 rautatiehallitus tiedotti kirjelmälläan To n:o 3383, 7/1. 1949.

Puhelomaksujen perimisestä rautateiden puhelinkeskuksiin liitettyistä kotipuhelimista rautatiehallitus määräsi kirjelmälläan Stt n:o 3398/13249, 31/12. 1948, että lukien 1/1. 1949 kotipuhelimen haltijoilta on perittävä puhelomaksujen korvaukseksi 150 markkaa kuukaudessa.

Lisäpalkkion maksamisesta konekirjoittajille vuoden 1949 alusta lukien valtiovarainministeriö antoi kirjelmälläan n:o 21, 14/1. 1949 asianmukaiset määräykset, joista rautatiehallitus tiedotti kirjelmälläan To n:o H. 193, 22/1. 1949.

Itsenäisyyspäivää koskevien säännösten soveltamisesta sosiaaliministeriön kiertokirjeen n:o 20/48, 30/12. 1948 ohjeiden mukaisesti, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmälläan To n:o H. 238/939, 28/1. 1949.

21/1. 1949 annettu asetus valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta 19/1. 1943 annetun asetuksen 12 § muuttamisesta, mikäli koskee kalliinpaikanlisien maksamista, valtioneuvoston päätös valtion viran tai toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta annetun valtioneuvoston päätöksen muuttamisesta, valtiovarainministeriön päätös valtion viran tai toimen haltijain kalliinpaikanlisien ja asuntoetujen vastikkeiden määräämisestä sekä valtiovarainministeriön päätös lisäohjeista valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annettujen määräysten soveltamisesta sisältävän valtiovarainministeriön 29/3. 1943 antaman päätöksen muuttamisesta, koskien ylimääräisten kalliinpaikanlisää, kaikki lukien 1/1. 1949, julkaistiin V.R:n käskylehdessä n:o 7/1949, joka myös sisälsi valtiovarainministeriön kirjelmälläan n:o 458, 21/1. 1949 antamat valtioneuvoston määräykset ja ohjeet valtion virkamiesten kalliinpaikanlisien uudelleen järjestelystä sekä palkkausten suorittamisesta ja kirjaimisesta vuonna 1949.

Sunnuntaityökorvauksen suorittamisessa oli vuoden 1949 aikana edelleen noudatettava samoja toimeenpano- ja soveltamisohjeita kuin edellisenäkin vuonna, josta hallinto-osaston johtaja tiedotti kirjelmälläan n:o H. 213, 2/2. 1949 valtiovarainministeriön kirjelmän n:o 612, 20/1. 1949 mukaisesti.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella suoritettavista päivärahoista lukien 1/1. 1949 toistaiseksi ja enintään vuoden 1949 loppuun saakka, antoi valtioneuvosto päätöksen 20/1. 1949, josta rautatiehallitus tiedotti kirjelmälläan To n:o H. 248/1113, 4/2. 1949.

Virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella suoritettavasta korvauksesta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti kirjelmälläan n:o 965, 19/1. 1949 erinäisistä lisäyksistä ja selvennyksistä kirjelmäänsä n:o 2540, 22/4. 1948, josta rautatiehallitus tiedotti kirjelmälläan To n:o H. 234, 10/2. 1949.

14/1. 1949 annetusta asetuksesta valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen annetun asetuksen muuttamisesta, koskien vuoden 1949 aikana myönnettävien eläkkeiden suuruuden määräämistä, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmälläan To n:o H. 335/1365, 10/2. 1949.

Valtioneuvoston 27/1. 1949 antamasta päätöksestä ennakkoperintälain täytäntöönpanosta ja soveltamisesta 21/11. 1946 annetun valtioneuvoston päätöksen 4 §:n muuttamista lukien 1/2. 1949, koskien pidätysprosentteja, rautatiehallitus tiedotti kirjelmälläan To n:o 474/1364, 10/2. 1949.

Liikenneosaston linjahallinnon henkilökunnan virkapukuavustus korotettiin 3 600 markkaan ja pukuvavustus 1 800 markkaan vuodessa, ilmoitti liikenneosaston johtaja kirjelmälläan n:o H. 180, 18/2. 1949.

N. s. yksilöllisen kuoppakorotuksen maksamisesta aikapalkalla työskenteleville tunti- ja kuukausipalkkaa nauttiville työntekijöille rautatiehallitus ilmoitti kirjelmälläan Hlo n:o H. 252, 11/3. 1949.

Viran tai toimen haltijain luottamusmiehille suoritettavasta korvauksesta luottamusmiestehtävien vuoksi menettämästään työajasta rautatiehallitus antoi kirjelmälläan Hlo n:o 339, 18/3. 1949 asianmukaiset ohjeet.

Valtionrautateiden 23/5. 1946 annetun junahenkilökunnan virantoimitusrahasäännön muuttamisesta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmälläan To n:o H. 490,

1/4. 1949 valtioneuvoston 17/3. 1949 tekemästä päätöksestä.

Kalliinpaikanlisän maksamisesta toimipiirinsä ulkopuolella asuvalle valtion viran tai toimen haltijalle valtiovarainministeriö antoi kirjelmällään n:o 43/286, 11/3. 1949, yhdenmukaisen menettelyn aikaansaamiseksi, lähempiä ohjeita, joista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 600, 1/4. 1949.

Avustuksien myöntämisestä rautatieläisille lomanviettoa ja reumaparanantolahoitoa varten Lomaliitto r.y:n, Rautatieläisten Lepokotiyhdistys r.y:n ja Virkamiesliitto r.y:n omistamissa lomanviettopaikoissa rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Thj n:o H. 603, 23/3. 1949.

Valtiovarainministeriön 17/3. 1949 tekemästä päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta, jonka mukaan peruspalkkaisen viran tai toimen haltijain peruspalkka ja ikälisät sekä sopimuspalkkaisen viran tai toimen haltijain sopimuspalkka kuin myös ylimääräisen toimen haltijain vuosipalkkio ja ikälisät suoritetaan lukien 1/4. 1949 saman suuruisina kuin edellisen vuosineljänneksen aikana, talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o 733/1071, 9/4. 1949.

Valtioneuvoston kanslian 31/3. 1949 tekemästä päätöksestä työajasta valtion virastoissa sekä valtion viran ja toimen haltijain vuosilomista annetun asetuksen soveltamisesta, jolla kumotaan 17/5. 1947 annettu valtioneuvoston kanslian samaa asiaa koskeva päätös rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 771, 14/4. 1949.

Valtionrautateiden junahenkilökunnan virantoiminturasahäännön 3 §:n nojalla suoritettava korotettu tuntiraha, joka mainitaan rautatiehallituksen kirjelmässä n:o H. 508/2122, 4/3. 1949 1. kohdassa luetelluilla asemilla, maksetaan 17/1. 1949 lukien korotettuna 50 %:lla edellämainitussa kirjelmässä esiintyvistä määräistä, rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 508, 14/4. 1949.

Palkinnon lupaamisesta rikollisten kiinnisaamiseen ja anastettujen varojen palauttamiseen johtavista tiedoista rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 814, 14/4. 1949.

Rataosan Kovjoki—Uusikaarlepyy avaamisesta liikenteelle rautatiehallitus antoi kirjelmällään Hlo n:o 1019, 14/4. 1949 asianmukaiset määräykset.

2/8. 1946 annetun työaikalain 18 §:n 2 momentti muutettiin 1/4. 1949 annetulla lailla seuraavan sisältöiseksi: Mitä 17 §:n 2 ja 3 momentissa on säädetty ylityöstä ja hätätyöstä suoritettavan korotetun palkan laskemisesta, on vastaavasti noudatettava myös sunnuntaityöstä suoritettavaa korotettua palkkaa laskettaessa. Muutoksesta hallinto-osaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o 28, 14/4. 1949.

Lomakkeen n:o 1153 virkamääräysten antoa varten käytäntöön ottamisesta ilmoitettiin VR:n käsikylehdessä n:o 22/1949.

Veturinkuljettajain virkamerkeistä rautatiehallitus antoi kirjelmällään Hlo n:o 575, 8/4. 1949 tarkempia määräyksiä.

Henkilöliikenteen lopettamisesta Riihimäen—Lopen yksityisellä rautatiellä lukien 15/5. 1949 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti kirjelmällään n:o 2935, 21/4. 1949, josta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään Hlo n:o 919/22. 4. 1949.

Sotavammaisten vuosilomasta 2/10. 1948 antamistään määräyksistä kulkulaitosten ja yleisten töiden

ministeriö on kirjelmällään n:o 2938, 21/4. 1949 poistanut ehdon, jonka mukaan sotavammaisen on täytynyt joutua sotapalvelukseen välittömästi valtionrautateiden työstä ollakseen oikeutettu suurempiin vuosilomaetuihin, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 502, 29/4. 1949.

8/4. 1949 annetusta asetuksesta valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun asetuksen muuttamisesta lukien 1/1. 1949, jolla vahvistettiin erinäisten viran ja toimen haltijain peruspalkkojen korotukset, rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 927, 6/5. 1949.

Halkojen myynnistä valtionrautateiden varastoista eläkkeellä oleville entisille rautatieläisille kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö antoi kirjelmällään n:o 2510, 23/3. 1949 asianmukaiset ohjeet, jotka rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään n:o 846, 28/4. 1949.

22/4. 1949 annetusta laista rahalain väliaikaisesta muuttamisesta lukien 1/5. 1949, jonka mukaan penin käyttäminen poistettiin, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o 1416/4139, 14/5. 1949.

Maksuttoman saippuan ja suovan jakelusta rautatiehallitus kumosi kirjelmällään n:o H. 867/3455, 22/4. 1949 aikaisemmin kirjelmällä n:o 479/1359, 1/2. 1946 antamansa määräykset sekä kaikki mainittuun kirjelmään jälkeensä tehdyt lisäykset ja muutokset.

Valtionrautateiden palveluksessa yksityisoikeudellisessa työsuhteessa olevien eri paikkakunnilla työskentelemään joutuvien työntekijäin paikkakuntaluokasta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään H. 582/4500, 27/5. 1949 sosiaaliministeriön palkkaosaston eri kirjelmillään antamat ohjeet.

Sairausajan vaikutuksesta työntekijäin vuosilomaan antoi rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 1119, 18/6. 1949 lähempiä määräyksiä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön työvoima-asiaanosaston kiertokirjeen n:o 16, 18/6. 1949 tulkinnan mukaisesti.

Ylimääräisen toimen haltijan pätevyyydestä rautatiehallitus antoi kirjelmällään Hlo n:o H. 1177, 1/7. 1949 asianmukaiset määräykset, joiden mukaan ylimääräiseen toimeen vaaditaan sama kelpoisuus kuin vastaavaan vakinaiseen virkaan tai toimeen. Ellei vastaavaa vakinaista virkaa tai tointa ole, rautatiehallitus määrää ylimääräisen toimen haltijan pätevyuden kussakin yksityistapauksessa erikseen.

Ennakkopidätyksen toimittamisesta takautuvasti suoritettavasta palkasta talousosaston johtaja antoi kirjelmällään n:o 1220, 4/7. 1949 asianmukaiset määräykset.

Konttoriapulaisen pätevyysvaatimuksista rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Hlo n:o H. 462/5217, 1/7. 1949.

Valtionrautateiden palveluksessa olevien henkilöliikennestodistuksista ja virkamerkeistä rautatiehallitus antoi kirjelmällään Hlo n:o H. 1183, 1/7. 1949 uudet määräykset.

Ulkomaisiin opintomatkoihin tarvittavista suosituskirjeistä rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään Hlo n:o H. 1080, 8/7. 1949.

22/6. 1949 annettu laki valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun lain muuttamisesta lukien 1/2. 1949, 30/6. 1949 annettu asetus valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun asetuksen muuttamisesta, 30/6. 1949 annettu asetus valtion ylimääräisistä toimista annetun asetuksen

muuttamisesta, 1/7. 1949 annettu valtioneuvoston päätös valtion viran tai toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta, 2/7. 1949 annettu valtiovarainministeriön päätös lisäohjeita valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annettujen määräysten soveltamisesta sisältävän valtiovarainministeriön päätöksen muuttamisesta julkaistiin V. R:n käskylehdessä n:o 36/1949, jossa myös tiedoitettiin valtion virkamiesten palkkausten järjestelyä sekä niiden kirjaamista vuonna 1949 koskevista määräyksistä ja ohjeista.

Eläkekassoilta tulevien maksujen pidättämisestä viran tai toimen haltijoilta lukien 1/2. 1949 valtiovarainministeriö ilmoitti, että yhden palkkausluokan korotus ei aiheuta muutosta asianomaisen viran tai toimen haltijan sijoitukseen eläkekassan eläkeluokassa, josta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 1247, 8/7. 1949.

29/6. 1949 annettu valtioneuvoston päätöksestä virkamatkojen matkustusluokista ja päivärahasta lukien 1/7. 1949 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1246, 11/7. 1949.

22/6. 1949 annetusta asetuksista työajasta valtion virastoissa sekä valtion viran tai toimen haltijain vuosilomista annetun asetuksen muuttamisesta sekä samana päivänä annettu valtioneuvoston kanslian päätöksestä työajasta valtion virastoissa sekä valtion viran tai toimen haltijain vuosilomista annetun asetuksen soveltamisesta annetun valtioneuvoston kanslian päätöksen muuttamisesta tiedoitettiin V. R:n käskylehdessä n:o 37/1949.

22/6. 1949 annettu laki valtion viran tai toimen haltijain oikeudesta eläkkeeseen annetun lain muuttamisesta, 30/6. 1949 annettu asetus valtion ylimääräisen toimen haltijan oikeudesta eläkkeeseen annetun asetuksen muuttamisesta sekä 30/6. 1949 annettu asetus valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen annetun asetuksen muuttamisesta, jotka kaikki astuivat voimaan lukien 1/8. 1949, julkaistiin V. R:n käskylehdessä n:o 37/1949.

30/6. 1949 annettu asetus eräiden vahtimestarintöimien muuttamisesta lukien 1/2. 1949 tiedoitettiin V. R:n käskylehdessä n:o 40/1949.

14/7. 1949 annettu valtioneuvoston päätös valtion viran tai toimen haltijain virka-asunnoista ja luontoisetujen vastikkeista annetun valtioneuvoston päätöksen muuttamisesta ja soveltamisesta lukien 1/7. 1949 sekä rautatiehallituksen mainitun päätöksen johdosta antamat uudet määräykset valtionrautateiden viran tai toimen haltijoille vuokratuista valtion asunnoista kannettavista vastikkeista tiedoitettiin V. R:n käskylehdessä n:o 43/1949.

Junahenkilökunnan virantoimitusmatkojen valmistus- ja lopettamisajoista, jotka tulivat voimaan 5/9. 1949 alkavan työjakson alusta, liikenneosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o H. 905, 30/8. 1949.

31/8. 1949 annetusta valtiovarainministeriön päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain kalliinpaikanlisien ja asuntoetujen vastikkeiden määräämisestä, jota päätöstä sovellettiin kalliinpaikanlisien suhteen 1 päivästä helmikuuta ja virka-asuntojen ja luontoisetujen vastikkeiden suhteen 1 päivästä heinäkuuta 1949 ja jolla päätöksellä kumottiin valtion viran tai toimen haltijain kalliinpaikanlisien ja asuntoetujen vastikkeiden määräämisestä 21/1. 1949 annettu valtiovarainministeriön päätös, talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o To 1657, 19/9. 1949.

Ylimääräisten sähköttäjien ja liikenneoppilaiden kalliinpaikanlisän maksamisesta rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 1575/6910, 9/9. 1949 uudet määräykset, joiden mukaan kalliinpaikanlisä määräytyy palkkausetuksen 12 §:n 4 ja 5 momentin mukaan eli vakinaisen asuinpaikkakunnan mukaisesti ja joita on noudatettava lokakuun 1 päivästä 1949 lukien.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella suoritettavista päivärahoista lukien 1/2. 1949 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti kirjelmällään n:o 5079, 5/9. 1949 valtioneuvoston muuttaneen 20/1. 1949 antamansa päätöksen 2 ja 3 kohdan vuonna 1949 suoritettavista päivärahoista, josta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 1374/6832, 9/9. 1949.

Valtionrautateiden tapaturma-asiamiehistä ja heidän toimipiireistään rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 1577/6904, 9/9. 1949 uudet määräykset.

Sosiaaliministeriön palkkaosaston kirjelmän n:o 1/1 A/49, 25/8. 1949 mukaan on valtionrautateiden sekä virka- että työsuhteessa olevalle henkilökunnalle Lappilan asemalla maksettava lukien 1/4. 1949 kolmannen paikkakuntaluokan mukaisia palkkoja, josta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1614/7171, 15/9. 1949.

Oriveden—Jämsän rataa kuuluvan rataosan Länkipohja-Evjärvä avamisesta liikenteelle lukien 1/10. 1949 rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään Hlo n:o 2319, 21/9. 1949.

N.s. yksilöllisen kuoppakorotuksen maksamisesta työntekijälle, joka tekee sekä aika- että urakkatyötä, rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 1167, 30/9. 1949 selventäviä määräyksiä.

15/9. 1949 annetusta valtiovarainministeriön päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta, jonka mukaan palkat ja ikälisät suoritetaan lukien 1/10. 1949 saman suuruisina kuin edellisen vuosineljänneksen aikana, talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o To 1787/3111, 6/10. 1949.

Suomen lipun virallisesta käyttämisestä ja liputuspäivistä hallinto-osaston johtaja antoi kirjelmällään n:o 51, 15/10. 1949 asianmukaiset määräykset.

Vanhamallisten rahtikirjalomakkeiden käyttämisestä rautatiehallitus määräsi kirjelmällään Lko n:o 2587, 20/10. 1949, että vanhamallisia rahtitavara- ja pikatavararahtikirjoja saadaan käyttää vielä vuoden 1950 ajan rinnan uusien lomakkeiden kanssa.

6/10. 1949 annetusta valtioneuvoston päätöksestä valtionrautateiden eläkelaitoksen ohjesäännön 3 §:n 2 kohdan muuttamisesta lukien 1/2. 1949 rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o 2544, 14/10. 1949.

Koneosaston johtaja on kirjelmällään n:o Koh 569/2028, 20/10. 1949 oikeuttanut koneosaston veturi-miehet laskemaan työaikaansa kotipaikkakunnalla alle 1 tunnin ja vieraalla paikkakunnalla alle 2 tunnin pituisen junien väliajan (lepoajan) 7/11. 1949 alkavan työjakson alusta lukien.

30/9. 1949 annetusta sosiaaliministeriön päätöksestä työpalkkojen säännöstelyssä käytettävästä paikkakuntaluokittelusta annetun sosiaaliministeriön päätöksen muuttamisesta, mikäli koskee erinäisten paikkakuntien paikkakuntaluokkien uudelleen järjestämistä, talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o 1997/2535, 4/11. 1949.

Valtion työssä olevien työntekijäin terveyden- ja sairaanhoidon ohjesäännön 8 §:n 1 momentin soveltamisesta sairausajan palkan määräämiseksi rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 116, 4/11. 1949 selvittäviä määräyksiä.

Rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 234, 18/11. 1949, että virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella suoritettavaa korvausta määrättäessä myös naimisissa oleva naispuolinen henkilö on katsottava perheelliseksi, kuitenkin edellyttäen, että hän asuu yhdessä perheensä kanssa.

Kiireellistä apua vaativissa sairaus- ja tapaturmatapauksissa tulee potilaan niillä paikkakunnilla, joilla toimii valtionrautateiden poliklinikka, ensisijaisesti kääntyä poliklinikan puoleen eikä asianomaisten rautatielääkärin yksityisvastaanotolle, talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o 2047/2640, 11/11. 1949.

30/9. 1949 annettu laki työnantajan lapsilisä- ja kansaneläkemaksusta 22/7. 1948 annetun lain 2 ja 9 §§:ien muuttamisesta, joka laki astui voimaan 1/10. 1949, sekä sen johdosta valtiovarainministeriön

veroasiainosaston kiertokirjeellään n:o 9600, 29/11. 1949 antamat määräykset julkaistiin V. R:n käsky-lehdessä n:o 59/1949.

Valtion polttoainetoimiston (VAPO) siirtämisestä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön alaiseksi lukien 1/1. 1950 hallinto-osaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o 58, 7/12. 1949 valtioneuvoston 2/12. 1949 tekemän päätöksen mukaisesti.

Työkirjoihin tehtävistä merkinnöistä rautatiehallitus huomautti kirjelmällään To n:o H. 1960, 16/12. 1949, että merkinnät työkirjoihin on työsuhteen päättyessä tehtävä viivytyksettä. Samoin on meneteltävä työntekijäin siirtyessä valtionrautateiden osastolta toiselle. Muussa tapauksessa on merkinnät tehtävä edelliseltä kalenterivuodelta aina tammikuun aikana.

8/12. 1949 annettu asetus valtion ylimääräisistä toimen haltijoista ja tilapäisistä toimihenkilöistä tiedoitetiin rautatiehallituksen kirjelmällä To n:o H. 2117, 23/12. 1949.

Yleisen aloitetoiminnan järjestämisestä valtionrautateilla ilmoitettiin V. R:n käsky-lehdessä n:o 62/1949.

V. 1950.

Henkilökunta.

Kunkin osaston henkilökunnan keskimääräinen

suuruus vuoden 1950 aikana ja edellisen vuoden vastaavat luvut ilmenevät seuraavasta taulukosta:

	Vakinaista henkilökuntaa		Ylimääräistä henkilökuntaa		Työläisiä likimäärin		Yhteensä	
	1950	1949	1950	1949	1950	1949	1950	1949
Rautatiehallitus	509	505	180	190	77	90	766	785
Linjahallinto	14 954	14 512	7 387	8 258	12 800	14 126	35 141	36 896
Siitä:								
Talousosasto	111	151	46	60	8	9	165	220
Rataosasto	1 079	1 075	51	57	4 748	5 793	5 878	6 925
Koneosasto	4 233	4 161	1 970	2 061	5 234	5 226	11 437	11 448
Varasto-osasto	157	152	142	146	2 126	2 277	2 425	2 575
Liikenneosasto	9 374	8 973	5 178	5 934	684	821	15 236	15 728
Yhteensä	15 463	15 017	7 567	8 448	12 877	14 216	35 907	37 681
Rautatierakennusosasto	32	27	164	140	2 320	1 740	2 516	1 907
Kaikkiaan	15 495	15 044	7 731	8 588	15 197	15 956	38 423	39 588

Valtioneuvosto vahvisti lukien 1/2. 1949 valtionrautateiden ylimääräisen junamiehen toimet kuuluviksi ylimääräisten tointen 18 palkkausluokkaan, ylimääräisen autonkuljettajan y.p. toimen kuulumaan ylimääräisten tointen 20 palkkausluokkaan sekä ylimääräisen autonkuljettajan a.p. toimen 19 palkkausluokkaan. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirj. n:o 7095, 22/12. 1949 ja talousosaston johtajan kirj. n:o To 2077, 24/12. 1949.

Valtionrautateiden asuinhuoneistoissa annettavasta lämpimästä vedestä perittävistä maksuista 1/1. 1950 lukien rautatiehallitus antoi kirjelmällään n:o To 3219, 23/12. 1949 tarkemmat määräykset.

Laki tuotantokomiteoista sekä valtioneuvoston päätös tuotantokomiteoista annetut 30/12. 1949, joka laki astui voimaan 1/1. 1950 julkaistiin V. R. käsky-lehdessä n:o 2/1950.

Tilapäisten toimihenkilöiden palkkioiden merkitsemisestä palkkalistoihin siten, että palkkioon sisältyvä kalliinpaikanlisä vastaa erä on lukien 1/1. 1950 merkittävä palkkalistoihin eri sarakkeeseen sekä ylimääräisen toimenhaltijan tai tilapäisen toimihenkilön virkasuhteen päättymisestä ilman irtisanomis-aikaa on valtiovarainministeriö määrännyt, kirjelmällään n:o 6884, 28/12. 1949, että tällaisissa tapauksissa mikäli mahdollista olisi virastojen ja lai-

tosten hyvissä ajoin ilmoitettava asianomaisille irtisanomisesta, rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään n:o To n:o H. 8, 4/1. 1950.

Oikeudesta kulkea rautatien alueella on rautatiehallitus kirjelmällään Hlo n:o 1, 4/1. 1950 luvottoman rautatiealueella kulkemisen ehkäisemisen tehostamiseksi määrännyt, että tilapäistä lupalippua lom. 1130 (vanha n:o O 938) rautatien alueella liikkumiseen ei enää saa antaa jollekin työ tai muulle ryhmälle yhteiseksi, vaan on jokaisella radalla kulkijalla oltava oma lupalippunsa, joka voidaan antaa korkeintaan kolmen kuukauden ajaksi sekä että lupalippuun antajien on pidettävä kirjaa antamistaan lipuista ja myös ne numeroitava.

Veronpidätyksestä veturimiesten virantoimitusrahoista (veturi-, tunti- ja yörahoista) on valtiovarainministeriö kirjelmällään n:o 212, 10/1. 1950 antanut uudet ohjeet, jotka rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään n:o To n:o H. 67, 13/1. 1950.

Rataosan Kemijärvi—Kellosoelkä liikennöimisestä talvikauden aikana lukien 16/1. 1950 liikenneosaston johtaja antoi kirjelmällään n:o 13, 13/1. 1950 tarkemmat määräykset.

Kuulakärkikynien käyttäminen viranomaisten asiakirjoissa kiellettiin kauppa- ja teollisuusministeriön kirjelmällä n:o 8863, 21/12. 1949, josta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään n:o Hlo 3224, 4/1. 1950.

Valtioneuvoston päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta, joka annettiin 29/12. 1949 ja jolla kumottiin 1/7. 1949 annettu valtioneuvoston päätös sekä valtiovarainministeriön 17/12. 1949 antamasta päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain palkkausten yleisestä tarkistuksesta, jonka mukaan palkkaukset suoritetaan lukien 1/1 1950 saman suuruisina kuin edellisen vuosineljänneksen aikana (indeksi ollessa 110), rautatiehallitus tiedotti V. R. käskylehdessä n:o 4/1950.

Valtioneuvoston 29/12. 1949 antamasta päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain virka-asunnoista ja luontoisetujen vastikkeista 19/1. 1943 antamansa päätöksen 5 §:n muuttamisesta, koskien ruuan ym. vastikkeen pidättämistä lukien 1/1. 1950, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 64, 13/1. 1950.

Virkamatkojen matkustusluokista ja päivärahasta valtioneuvosto antoi uudet määräykset päätöksellään 22/12. 1949 lukien 1/1. 1950, joista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 26, 4/1. 1950.

Sopimuksesta jaksonkäyttökomiteain asettamisesta vuoden 1950 ajaksi valtionrautateiden erinäisten liikennejaksojen toiminta-alueille rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Hlo n:o 217, 27/1. 1950.

Halkojen myynnistä valtionrautateiden varastoista eläkettä nauttiville rautatieläisten leskille lukien 1/2. 1950 rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään n:o 826, 19/1. 1950.

Asetinlaitteista käännettävien vaihteiden puhtaana-pidosta ja lumitöistä rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset kirjelmällään Hlo n:o 230, 3/2. 1950.

13/1. 1950 annetusta asetuksesta valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen 17/6. 1925 annettun asetuksen 6 a §:n muuttamisesta, koskien vuoden 1950 aikana myönnettävien eläkkeiden laskemisen perusteista, rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 135, 27/1. 1950.

Liikenneoppilaiden kalliinpaikanlisän maksamisesta Helsingissä valtionrautateiden ammattioppikursseilla oloajalta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 136, 27/1. 1950, että kurssi-ajalta on suoritettava Helsingin kalliinpaikanlisä, siitä riippumatta, saako asianomainen samalta ajalta oppikursilaisten päivärahaa vai ei.

Yhdysliikennesopimuksista valtionrautateiden ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:n välillä lukien 15/2. 1950 rautatiehallitus tiedotti V. R:n käskylehdessä n:o 8/1950.

Menettelyohjeista korvausta haettaessa pitämättä jääneestä viran tai toimen haltijan vuosilomasta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti kirjelmällään n:o 419, 30/1. 1950, josta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 176, 3/2. 1950.

Avustuksien myöntämisestä rautatieläisille lomanviettoa varten Suomen Urheiluopistossa Vierumäellä ja Pajulahden Urheiluopistossa lähellä Lahtea sekä reumaparantholahoitoa varten Heinolan reumaparantholassa, rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään Tthj n:o H. 198/838, 3/2. 1950.

Vuorotyölisän huomioon ottamisesta työntekijäin sairausajan palkkaa laskettaessa rautatiehallitus antoi kirjelmällään To n:o H. 236, 10/2. 1950 tarkempia ohjeita.

Valtioneuvoston 5/1. 1950 tekemän palkankorotuspäätöksen soveltamisesta valtionrautateilla työsuh-teessa oleviin, aikapalkalla työskenteleviin työntekijöihin, jolla päätöksellä työpalkkoja korotettiin 7.5 % lukien 16/1. 1950, rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 98, 17/2. 1950.

Lisäpalkkion maksamisesta konekirjoittajille vuonna 1950 valtiovarainministeriö antoi kirjelmällään n:o 23 vv, 19/1. 1950 asianmukaiset määräykset, joista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 201, 17/2. 1950.

Jaksonkäyttökomiteain aiheuttamat menot oikeutti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö kirjelmällään n:o 657, 8/2. 1950 huomaamaan menomomentilla 18 Pl. II:24 (sekalaiset menot), josta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Hlo n:o 217, 17/2. 1950.

Lt-painonilmaisijan kokeilemisesta tavaravaunuissa vuoden 1950 aikana antoi rautatiehallitus tarvittavat ohjeet V. R. käskylehdessä n:o 11/1950. 4.

Junahenkilökunnan virantoimitusrahojen laskemisesta junien myöhästyessä aikana 1/2.—30/4. 1950 antoi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö kirjelmällään n:o 917, 13/2. 1950 asianmukaiset määräykset, joista rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 315, 3/3. 1950.

Sunnuntaityökorvauksen suorittamisessa valtionrautateiden viran tai toimen haltijoille sekä erälle muille toimihenkilöille on vuoden 1950 aikana noudatettava samoja määräyksiä sekä toimeenpano- ja soveltamisohteita kuin aikaisemminkin, tiedotti valtioneuvoston 26/1. 1950 tekemän päätöksen mukaisesti talousosaston johtaja kirjelmällään n:o To 324, 25/2. 1950.

Valtion virkamiesten palkkausten ja eläkkeiden suorittamisesta enintään 30 päivään kesäkuuta 1950 antoi valtioneuvosto 23/2. 1950 uudet ohjeet, joiden mukaan palkkaukset suoritetaan mainittuun päivään saakka saman suuruisina kuin ne on 11 % indeksikorotuksineen maksettu vuoden 1950 tammikuun ai-

kana sekä valtion vakinaiset ja ylimääräiset eläkkeet vastaavasti sen suuruisina kuin ne on maksettu 11 % indeksikorotuksineen ja joista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 374, 3/3. 1950.

Työvoimatilaston A-osan täyttämistä antoi liikenneosaston johtaja kirjelmällään n:o 605, 6/3. 1950 erinäisiä muutettuja määräyksiä.

Valtionrautateiden viran ja toimen haltijain virkapuvusta 10/2. 1950 annetun asetuksen johdosta rautatiehallitus määräsi kirjelmällään Hlo n:o 1, 17/3. 1950, että sanotun asetuksen voimaantulopäivästä 1/4. 1950 lukien käytetään edelleen toistaiseksi ja kunnes toisin määrätään nykyisen mallisia virkapukuja ja -merkkejä.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella suoritettavista päivärahoista antoi valtioneuvosto 17/3. 1950 uudet määräykset, joista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 557, 31/3. 1950.

Avustuksien myöntämisestä rautatieläisille lomanviettoa ja reumaparantolahoitoa varten rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset kirjelmällään Tthj n:o H. 198/839, 3/2. 1950.

Rengasmatkoista vuonna 1950 rautatiehallitus tiedotti VR käskylehdessä n:o 17/1950.

Valtionrautateiden eläkelaitoksen osakkailta kuolipesän puolesta perittävät eläkemaksut kannetaan edelleen lukien 1/4. 1950 toistaiseksi, yli-ikämaksuja lukuunottamatta, kaksinkertaisina ja kuolipesille tulevat eläkkeet maksetaan 65 %:lla korotettuina eläkkeiden perusmääristä, ilmoitti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö kirjelmällään n:o 1710, 30/3. 1950, josta talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o To. 701, 13/4. 1950.

Kotivarallaolosta maksettavasta sunnuntaityökorvauksesta rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset V.R. käskylehdessä n:o 22/1950.

Virkakirjekuorien käytöstä antoi rautatiehallitus yksityiskohtaiset määräykset V.R. käskylehdessä n:o 22/1950. 2.

Tariffisopimus rautatiehallituksen ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:n kesken, joka astui voimaan lukien 15/5. 1950, julkaistiin V.R. Käskylehdessä n:o 23/1950.

Liikennepaikkojen nimi- ja päiväleimasimien standardisoinnista rautatiehallitus antoi asianmukaiset ohjeet kirjelmällään Lko N:o 1117, 4/5. 1950.

28/4. 1950 annettu asetus valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun asetuksen erinäisten §:ien muuttamisesta tiedoitettiin rautatiehallituksen kirjelmällä To n:o H. 828, 26/5. 1950.

28/4. 1950 annettu asetus valtion viran tai toimen haltijain oikeudesta eläkkeeseen annetun asetuksen 6 §:n muuttamisesta lukien 1/1. 1950 tiedoitettiin rautatiehallituksen kirjelmällä To n:o H. 827, 26/5. 1950.

Rautatierakennusten työjunalienteessä rautatierakennusosastolla olevan veturi- ja junahenkilökunnan palvelussuhteen määrittämisestä antoi rautatiehallitus tarkempia ohjeita kirjelmällään Rro n:o 554/917, 25/5. 1950.

F-sopimuksen eli 15 %:n palkankorotuksen suorittamisesta valtionrautateiden työsuhteessa oleville työntekijöille lukien 1/5. 1950 ilmoitti rautatiehallitus kirjelmällään Hlo n:o H. 738, 9/6. 1950.

Liputtamisesta valtakunnan lipulla hallinto-osaston johtaja antoi kirjelmällään n:o 17, 7/6. 1950 täydentäviä määräyksiä.

Asiakirjan sidontalaitaan jätettävästä marginaalista, jonka mukaan marginaali on jätettävä kolmen senttimetrin levyisenä lehden etusivulle vasempaan ja takasivulle sen oikeaan reunaan, hallinto-osaston johtaja huomautti kirjelmällään n:o 20, 8/6. 1950.

Rauman rautatien liittämisestä valtionrautateihin lukien 1/7. 1950 rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset V.R. käskylehdessä n:o 32/1950.

2/6. 1950 annettu asetus työajasta valtion virastoissa sekä valtion viran ja toimen haltijain vuosilomista annetun asetuksen eräiden pykälien muuttamisesta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 902, 23/6. 1950.

Henkilöllisyystodistuksesta vapaalipulla matkustettaessa rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset V.R. käskylehdessä n:o 32/1950. 8.

Veturimieslakon johdosta työstään myöhästyneiden tai pois jääneiden työntekijäin palkkauksen maksamisesta lakkoajalta rautatiehallitus antoi tarkemmat ohjeet kirjelmällään Hlo n:o H. 738, 28/6. 1950.

Ennakkoperinnästä takautuvasti suoritettavasta palkasta antoi rautatiehallitus kirjelmällään To n:o 1111, 3/7. 1950 tarvittavat määräykset valtiovarainministeriön kiertokirjeen n:o 5, 26/6. 1950 mukaisesti.

Valtionrautateiden kuorma-autojen käyttämisestä oman henkilökunnan tarpeisiin rautatiehallitus antoi asianmukaiset ohjeet kirjelmällään Lko n:o 1541, 29/6. 1950.

Rataosan Eväjärvi—Jämsä avaamisesta liikenteelle lukien 15/7. 1950 rautatiehallitus antoi kirjelmällään Hlo n:o 1544, 8/7. 1950 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän n:o 3499, 4/7. 1950 mukaiset määräykset.

Viransijaisuuspalkkioasetuksen 2 §:n 2 momentin mukaisten lisäpalkkioiden merkitsemistä verokirjaan ja tarkkailuilmoituksiin eri ryhmänä, joten niitä ei sisällytetä varsinaisten palkkatulojen kokonaismäärään, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 966, 7/6. 1950.

Eläkekassoille tulevien maksujen pidättämisestä viran tai toimen haltijoilta lukien 1/3. 1950 antoi valtiovarainministeriö asianmukaiset määräykset, joista talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o 1195, 15/7. 1950.

Valtioneuvoston päätös 7/7. 1950 virkamattojen matkustusluokista ja päivärahoista lukien 15/7. 1950 tiedoitettiin rautatiehallituksen kirjelmällä To n:o H. 994, 14/7. 1950.

Valtioneuvoston päätös 7/7. 1950 valtion viran tai toimen haltijain virka-asunnoista ja luontoistujen vastikkeista sekä valtion vuokra-asuntojen vuokramaksuista, joka päätös astui voimaan 1/8. 1950, annettiin tiedoksi rautatiehallituksen kirjelmällä To n:o H. 995, 14/7. 1950.

Valtion viran tai toimen haltijain, ylimääräisten toimenhaltijain ja tilapäisten toimihenkilöiden palkkauksen uudelleen järjestämisestä lukien 1/3. 1950 rautatiehallitus tiedotti V.R. käskylehdessä n:o 36/1950.

16/6. 1950 annettu laki tapaturmavakuutuslain muuttamisesta tiedoitettiin talousosaston johtajan kirjelmällä n:o 1193, 14/7. 1950.

Valtiovarainministeriön 7/7. 1950 tekemästä päätöksestä sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassalle 12/11. 1926 vahvistetun ohjesäännön 5 §:n muuttamisesta lukien 1/3. 1950 talous-

osaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o To 1228, 17/7. 1950.

F-sopimuksen mukaisen 15 %:n palkankorotuksen huomioonottamisesta vuosilomapalkkaa laskettaessa rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset kirjelmällään To n:o H. 1005, 21/7. 1950.

Valtionrautateilla työsopimussuhteessa olevien työntekijöiden työpalkkojen korottamisesta 5 %:lla (indeksikorotus) lukien 15/7. 1950, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 738, 27/7. 1950.

Valtiovarainministeriön 18/7. 1950 tekemästä päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain palkkauksen yleisestä tarkistuksesta lukien 1/8. 1950, jonka mukaan palkkoja korotettiin sanotusta päivästä alkaen 5 %:lla, rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 1030, 1/8. 1950.

Uusien virkapukujen hankkimisesta rautatiehallitus antoi koemerkintätarkoituksessa asianmukaiset ohjeet kirjelmällään Tthj n:o 90/373, 7/8. 1950.

Valtionrautateiden viran ja toimen haltijain virkapuvusta 10/2. 1950 annetun asetuksen johdosta rautatiehallitus vahvisti tarvittavat määräykset 25/7. 1950 lukien 1/1. 1951, jotka julkaistiin V.R. käskylehdessä n:o 40/1950.

Yötyöstä suoritettavan korvauksen (yörahan) maksamisesta valtion virkamiehille antoi valtiovarainministeriö kirjelmällään n:o 4150, 27/7. 1950 tarvittavat toimeenpano- ja soveltamisohjeet lukien 1/1. 1950, josta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 1060/4805, 8/8. 1950.

21/7. 1950 annetusta asetuksesta ylimääräisistä virastotöistä annetun asetuksen 6 §:n muuttamisesta, koskien palkkioiden korottamista lukien 1/3. 1950, rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1061/4804, 8/8. 1950.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella suoritettavista päivärahoista valtioneuvosto antoi 27/7. 1950 tekemällään päätöksellä uudet määräykset, jonka mukaan päätöksessä mainittua päivärahaa suoritetaan lukien 1/6. 1950 saman vuoden loppuun saakka, rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 557, 8/8. 1950.

Valtion siviilisairaaloiissa suoritettavista maksuista 21/7. 1950 annetulla asetuksella vahvistettiin alimman eli III maksuluokan päivämaksu lukien 1/9. 1950 300 markaksi, josta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1062/4802, 8/8. 1950.

11/8. 1950 annettu asetus valtionrautateiden vapaa-lippusäännön sisältävän asetuksen 17 §:n 2 momentin muuttamisesta julkaistiin V.R. käskylehdessä n:o 42/1950. 1.

Sunnuntaityökorvauksen maksamisesta lukien 1/3. 1950 antoi valtiovarainministeriö kirjelmällään n:o 4009, 13/7. 1950 erinäisiä muutettuja määräyksiä, joista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o H. 402, 1/8. 1950.

Takautuvasti maksettavan palkkionkorotuksen suorittamisesta oman kehityksensä vuoksi valtion palveluksessa oleville harjoittelijoille (alokkaille, konttori-, liikenne- ja insinöörioppilaille), jotka 1/3.—1/7. 1950 välisenä aikana joutuivat suorittamaan normaalia asevelvollisuuttaan ja joille tämän vuoksi myönnettiin virkavapautta valtionrautateiden palveluksesta, määräsi rautatiehallitus kirjelmällään To n:o H. 1185/5181, 30/8. 1950, että mainittu korotus saadaan

suorittaa takautuvasti 1/7. 1950 aikaisemmalta ajalta.

Työntekijöiden loma-ajan palkan laskemisesta huomioonottaen 5 %:n indeksikorotuksen talousosaston johtaja antoi kirjelmällään n:o 1477, 9/9. 1950 tarkemmat ohjeet.

Rautatielääkärin suorittamasta henkilöiden tutkimuksesta ja siitä annetusta todistuksesta tuleva korvaus korotettiin lukien 1/10. 1950 300 markaksi rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään To n:o H. 1210, 5/9. 1950.

Korvauksen maksamisesta valtionrautateiden muiden osastojen kuin varasto-osaston henkilökunnalle polttoaineen antamisesta vetureille rautatiehallitus määräsi kirjelmällään Vo n:o H. 118, 5/9. 1950, että mainittua korvausta oli suoritettava lukien 21/9. 1950 25 % paikkakunnalla voimassaolevasta ja maksettavasta varsinaisesta halonantopalkasta, ei kuitenkaan juna- ja veturihenkilökunnalle sen osalle sattuvasta halonannosta matkalla ollessa.

Lisäpalkkion maksamisesta konekirjoittajille vuoden 1950 aikana antoi valtiovarainministeriö kierto-kirjeellään n:o 400 vv, 26/8. 1950 erinäisiä muutettuja määräyksiä, joista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään To n:o 243, 14/9. 1950.

Palkkionkorotuksen maksamisesta takautuvasti tilapäisille toimihenkilöille valtioneuvosto antoi 7/9. 1950 tekemällään päätöksellä asianmukaiset määräykset, jotka tiedoitetiin talousosaston johtajan kirjelmällä n:o 1190, 14/9. 1950.

Tilaston laatimista varten rautatieläisten asunontarpeesta toimeenpantiin tiedustelu, joka koski sekä perheellisiä että perheettömiä, vakinaisia ja ylimääräisiä viran ja toimen haltijoita sekä työläisiä. Tthj:n kirjelmä n:o 749/448, 15/9. 1950.

Määräykset työajasta säännöllisessä työssä, milloin ei noudateta työaikalakia eikä virastojen työajasta annettua asetusta, rautatiehallitus vahvisti kirjelmällään Hlo n:o H. 66, 19/9. 1950 voimaantuleviksi 1/1. 1951.

Eläkelainsäädännön uusimisesta, koskien virkamies-eläkkeitä, ylimääräisten toimenhaltijain ja valtion työntekijäin eläkkeitä sekä valtion työntekijälle annettavaa työkirjaa kuin myös uusien eläkkeiden maksamista, rautatiehallitus tiedotti V.R. käskylehdessä n:o 50/1950. 1.

28/9. 1950 annetusta valtioneuvoston päätöksestä valtionrautateiden eläkelaitoksen ohjesäännön muuttamisesta lukien 1/3. 1950 talousosaston johtaja antoi kirjelmällään n:o To 1621, 4/10. 1950 tiedotuksen.

Halkojen myynnistä rautatieläisille 24/2. 1949 tekemänsä päätökseen rautatiehallitus antoi kirjelmällään n:o 2083, 26/9. 1950 lisämääräyksiä erinäisillä rataosilla ja liikennepaikoilla myytävien halkojen hinnoista.

Vanhamallisten rahtikirjakaavakkeiden käyttämisestä rautatiehallitus tehdystä anomuksesta suostui siihen, että mainittuja rahtikirjakaavakkeita saadaan käyttää vielä vuoden 1951 ajan rinnan uusien kaavakkeiden kanssa, ilmoittaen tästä kirjelmällään Lko n:o 2094, 4/10. 1950.

Valtion viran tai toimen haltijain vuosiloman järjestämisestä eräissä tapauksissa rautatiehallitus tiedotti V.R. käskylehdessä n:o 51/1950. 1.

Taloussosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o To 1517, 12/10. 1950, että Kemijärven asema-alue ei kuulu taajaväkiseen yhdyskuntaan, vaikka se on asema-kaavoitettuna alueella.

Viran tai toimen haltijoille jaettavia sääntöjä ja määräyksiä annettaessa ei niistä enää vaadita kuitausta, mutta asianomaisen esimiehen on edelleen hoidettava jakelu sopivaksi katsomallaan tavalla siten, että jokainen saa hänelle määräysten mukaan kuuluvat sääntöjen y.m. kappaleet. Tämän lisäksi on ohje-, johto- y.m. sääntöjen ja määräysten ilmes-tyttyä esimiehen huolehdittava siitä, että kappale kutakin kysymykseen tulevaa sääntöä tai määräystä asetetaan näkyville joko ilmoitustaululle tai muuhun ennakoita ilmoitettuun paikkaan, jolloin näin julki-pantujen sääntöjen ja määräysten katsotaan tulleen kaikkien asianomaisten tietoon, rautatiehallitus mää-räsi kirjelmällään n:o 2182, 17/10. 1950.

Valtionrautateiden asunnoista pidätettävistä tai pe-rittävistä vastikkeista rautatiehallitus antoi tarkem-mat määräykset kirjelmällään To n:o H. 990/6533, 20/10. 1950.

Ammattiopetusohjesäännön 40 §:n rautatiehallitus muutti kirjelmällään n:o H. 1400, 24/10. 1950 kuu-lumaan seuraavasti: Voidakseen tulla nimitetyksi kone- tai varasto-osaston kirjuriin, kirjanpitäjän, kone-pajan konttoripäällikön, tarkkaajan, apulaisvaras-tonpäällikön tai varastonpäällikön virkaan taikka va-rastonhoitajan toimeen on konttorioppilaan (harjoit-telijan) suoritettava näitä osastoja varten määrätty alustava kuulustelu ja virkatutkinto.

Eurooppalaisen Tavara- ja Matkatavaravakuutus Oy:n rautatiehallituksen käytettäväksi asettamasta määrärahasta jaettavaksi avustuksina erinäisiin tar-koituksiin rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään n:o To H. 1439, 31/10. 1950.

Jäljellä olevien vaatetustarvikkeiden myynnistä Pasilan varastosta rautatiehallitus ilmoitti käskyleh-dessä n:o 55/50. 4.

Ylimääräisten sähköttäjien ja liikenneoppilaiden kalliinpaikanlisän maksamisesta rautatiehallitus antoi selventäviä määräyksiä kirjelmällään n:o To H. 136, 14/11. 1950.

Palkallisen virkavapauden myöntämisestä käräjien seuraamista ja toimittamista varten rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään n:o To H. 1485, 14/11. 1950.

Eron ja eläkkeen myöntämisestä työkyvyttömyyden perusteella ennen eläkeiän saavuttamista rautatiehalli-tus tiedoitti valtiovarainministeriön asiasta antaman lausunnon kirjelmällään n:o To H. 1387, 14/11. 1950.

Virkaa tai tointa väliaikaisena tai sijaisena hoita-maan määrätyn henkilön, joka ei ole viran tai toimen haltija eikä ylimääräinen toimenhaltija, oikeuden-omistajille voidaan suorittaa hänen palkkauksensa koko siltä kalenterikuukaudelta, minkä aikana viran-sijaisen virkasuhde päättyy kuoleman johdosta rauta-tiehallitus ilmoitti valtiovarainministeriön päätöksen mukaisesti kirjelmällään n:o To H. 1355, 21/11. 1950.

Työkirjojen antamisesta ja tietojen merkitsemi-sestä niihin rautatiehallitus antoi selventäviä mää-räyksiä käskylehdessä n:o 57/50. 2.

Korvauksen maksamisesta valtionrautateiden mui-den osastojen kuin varasto-osaston henkilökunnalle polttoaineen annosta vetureille rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset kirjelmällään n:o Vo. H. 118, 21/11. 1950.

Valtionrautateiden autoilla tapahtuvasta tavara-liikenteestä lukien 1/12. 1950 rautatiehallitus antoi tarvittavat ohjeet käskylehdessä n:o 57/50. 9.

Ehtokuulusteluista rautatieopistossa ja linjahallin-nossa antoi rautatieopiston johtaja kirjelmällään n:o 266/936, 20/11. 1950 asianmukaiset ohjeet.

Valtion vakinaisten, ylimääräisten ja tilapäisten viran tai toimen haltijain palkkausten ja eläkkeiden maksamisesta toistaiseksi ja enintään 31 päivään tammikuuta 1951 antoi rautatiehallitus kirjelmällään n:o To 1544, 28/11. 1950 valtioneuvoston tekemän päätöksen mukaisen tiedoituksen.

V. 1951.

Henkilökunta.

Kunkin osaston henkilökunnan keskimääräinen

suuruus vuoden 1951 aikana ja edellisen vuoden vas-taavat luvut ilmenevät seuraavasta taulukosta:

	Vakinaista henkilökuntaa		Ylimääräistä henkilökuntaa		Työläisiä likimäärin		Yhteensä	
	1951	1950	1951	1950	1951	1950	1951	1950
Rautatiehallitus	513	509	172	180	71	77	756	766
Linjahallinto	15 075	14 954	7 337	7 387	12 448	12 800	34 860	35 141
Siitä:								
Taloussasto	72	111	36	46	9	8	117	165
Rataosasto	1 090	1 079	48	51	4 708	4 748	5 846	5 878
Koneosasto	4 250	4 233	2 095	1 970	5 140	5 234	11 485	11 437
Varasto-osasto	157	157	140	142	1 948	2 126	2 245	2 425
Liikenneosasto	9 506	9 374	5 018	5 178	643	684	15 167	15 236
Yhteensä	15 588	15 463	7 509	7 567	12 519	12 877	35 616	35 907
Rautatierakennusosasto	31	32	107	164	1 481	2 320	1 619	2 516
Kaikkiaan	15 619	15 495	7 616	7 731	14 000	15 197	37 235	38 423

Rautatielääkärit oikeutettiin lukien 1/1. 1951 perimään virantoimituksessa tai valtion työssä sattuneista tapaturmatapauksista palkkiota Suomen Lääkäriliiton ja Suomen Tapaturmavakuutusliiton välillä kulloinkin voimassa olevan, lain mukaisesti vakuutettujen lääkärihoidon kustannuksia koskevan sopimuksen mukaan, josta rautatiehallitus tiedotti kirj. N:o H. 1471/8325, 27/12. 1950 kumoten samalla kirjelmällään N:o H. 476/1978, 17/4. 1936 antamansa määräykset.

Junahenkilökunnan eväsruekien lämmittämisestä konduktööriavunissa lämpimänä vuodenaikana ja yleensä sellaisina aikoina, jolloin konduktööriavunua ei tarvitse lämmittää antoi liikenneosaston johtaja kirjelmällään Lkoj N:o 2761, 27/12. 1950 asianmukaiset ohjeet.

Vapaaalippusäännön 17 §:n 1. lisämääräyksen muuttamisesta lukien 1/1. 1951 tiedotti rautatiehallitus V. R. Käskylehdessä N:o 1/51. 18.

Ulkomaan rahan vaihdosta asemilla Suomen Pankki on rautatiehallituksen anomuksen myöntänyt Helsingin, Tampereen, Oulun ja Vainikkalan asemille oikeuden vaihtaa ulkomaan valuuttaa Suomen markkoiksi. Samanlainen oikeus on ennestään Tornion asemalla. Luvat on myönnetty vuoden 1951 loppuun, mutta voidaan ne tarpeen vaatiessa uusia. Rautatiehallituksen kirj. N:o Tfo 2040, 22/12. 1950.

Alue- ja kansanedustajain lipuista rautatiehallitus vahvisti lukien 1/1. 1951 voimaan tuleviksi uudet määräykset, jotka julkaistiin V. R. Käskylehdessä N:o 1/51. 25.

Uudet vähimmät maksut, jotka tulivat voimaan lukien 1/1. 1951 rautatiehallitus tiedotti V. R. Käskylehdessä N:o 1/51. 26.

Kuljetuskirjalomakkeista kannettavista maksuista rautatiehallitus ilmoitti V. R. Käskylehdessä N:o 1/51. 29.

Valtionrautateiden lehtipalvelusta ja rautatiehallituksen tiedotussihteerin tehtävistä antoi rautatiehallitus kirjelmällään Rh/tfo N:o 139, 16/1. 1951 asianmukaiset määräykset.

Valtioneuvoston päätös 14/12. 1950, jolla muutettiin 7/7. 1950 annettua päätöstä valtion viran tai toimen haltijain virka-asunnoista ja luontoisetujen vastikkeista sekä valtion vuokra-asuntojen vuokramaksuista, joka päätös astui voimaan 1/8. 1950, annettiin tiedoksi rautatiehallituksen kirjelmällä Rh/to N:o H. 990, 9/1. 1951.

Valtionrautateiden virka-asunnoista ja luontoisetujen vastikkeista sekä vuokra-asuntojen vuokramaksuista rautatiehallitus tiedotti V. R. Käskylehdessä N:o 3/51. 3.

Omakotilainoista rautatieläisille rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/tthj N:o 184, 20/1. 1951.

Autoliikennetariffien korotuksesta lukien 1/2. 1951 antoi rautatiehallitus asianmukaiset määräykset V. R. Käskylehdessä n:o 3/51. 11.

Valtionrautateiden tariffisääntöön tehdyistä muutoksista, jotka tulivat voimaan lukien 1/2. 51 rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään Rh/tfo n:o 914, 23/1. 51.

Valtionrautateiden tulliasioimistojen välitysmaksuista rautatiehallitus 23/1. 51 tekemällään päätöksellä on lukien 1/2. 51 vahvistanut sanotut maksut

ja niistä antanut tiedon V. R. Käskylehdessä n:o 4/51. 4.

22/12. 50 annetusta asetuksesta eräiden rangaitusta koskevien merkintöjen poistamisesta valtion viran tai toimen haltijoista pidettävistä nimikirjoista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään Rh/Hlo n:o H. 129, 23/1. 51.

Valtion virkamiesten palkkausten ja eläkkeiden suorittamisesta huomioonottaen erinäiset indeksikorotukset rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/n:o H. 108, 24/1. 51.

Valtioneuvoston päätöksestä 14/12. 50 tapaturmavakuutuslaissa säädettyjen markkamäärien korottamisesta lukien 1/1. 51 talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään Toj n:o 205, 25/1. 51.

Valtionrautateiden eläkelaitoksen ohjesäännön muuttamisesta annetusta valtioneuvoston päätöksestä 11/1. 51 antoi rautatiehallitus tiedon V. R. Käskylehdessä n:o 6/51. 1.

Sairaanhoidossa tarvittavista uusista lomakkeista rautatiehallitus tiedotti V. R. Käskylehdessä n:o 6/51. 2.

Korvauksen maksamisesta valtionrautateiden muiden osastojen kuin varasto-osaston henkilökunnalle polttoaineen annosta vetureille rautatiehallituksen antamista lisämääräyksistä ilmoitettiin kirjelmällä Rh/vo n:o 286, 30/1. 51.

Polttopuiden käyttämisestä valtionrautateiden virka- ja asuinhuoneissa sekä niiden myymisestä rautatieläisille rautatiehallitus antoi asianmukaiset määräykset kirjelmällään Rh n:o 333, 30/1. 51.

Sosiaaliministeriön päätöksestä 26/1. 51 työpalkkojen säännöstelystä annetun valtioneuvoston päätöksen 20/1. 51 soveltamisesta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään Rh/to n:o H. 176, 5/2. 51.

Muutoksesta varastojen tilinpitoon, jonka mukaan päivävarastojen on laskutettava luovuttamistaan tavaroista suoraan niiden tilaajaa, riippumatta siitä toimiiko tämä samassa talousjaksossa kuin varasto vai ei, rautatiehallitus antoi tarvittavat ohjeet kirjelmällään Rh Vo n:o V. 265/306, 6/2. 51 ja V. R. Käskylehdessä n:o 8/51. 4.

Porkkalan alueelle menevistä puutavaralähetyksistä ei enää kanneta tulliasioimiston välityspalkkiota, koska Suomen Sahanomistajayhdistys huolehtii mainitulle alueelle menevien puutavaralähetyksien tullimuodollisuuksista rautatiehallitus tiedotti V. R. Käskylehdessä n:o 7/51. 8.

23/1. 51 annetusta valtiovarainministeriön päätöksestä sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leskijä orpokassan ohjessäännön väliaikaisesta muuttamisesta lukien 1/2. 51 talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään Toj n:o To 359, 12/2. 51.

1/2. 51 annetusta valtioneuvoston päätöksestä virkamattojen matkustusluokista ja päivärahasta talousosaston johtaja antoi kirjelmällään Toj n:o To 391, 17/2. 51 asiasta tiedoituksen.

Valtioneuvoston 25/1. 51 tekemästä muutoksesta 23/5. 46 vahvistamaansa valtionrautateiden junahenkilökunnan virantoimitusrahasäännön 5 §:ään rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/to n:o H. 168, 13/1. 51.

Liikennesäännön 68 §:n 4. lisämääräyksen muuttamisesta ja uuden 4 a lisämääräyksen antamisesta rautatiehallitus tiedotti V. R. Käskylehdessä n:o 9/51. 1.

Sotilastariffin 4 §:n lisämääräyksen 1 muuttamisesta lukien 1/3. 51 tariffiosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään Tfo n:o 276, 16/2. 51.

Kannettavista aluevuokrasta antoi tariffiosaston johtaja kirjelmällään Tfo n:o 308, 22/2. 51 erinäisiä ohjeita. Katso myös V.R. Käskylehteä n:o 19/51. 8.

Jaksonkäyttökomiteain asettamisesta vuosien 1951 ja 1952 ajaksi valtionrautateiden ensimmäisen, toisen, kolmannen, neljännen, viidennen, kuudennen, yhdeksännen ja kymmenennen liikennejakson alueille rautatiehallitus antoi kirjelmällään Rh/Hlo n:o 201, 20/2. 51 asianmukaiset määräykset kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän n:o 915, 24/1. 51 mukaisesti.

Verolautakunnille annettavista tarkkailuilmoituksista mikäli kysymys on virantoimitus- ja veturi-rahoista rautatiehallitus antoi selventäviä määräyksiä V.R. Käskylehdessä n:o 12/51. 1.

Yörahan maksamisesta valtion virkamiehille vuoden 1951 aikana oli noudatettava valtioneuvoston 27/7. 50 antamia määräyksiä ja valtiovarainministeriön samana päivänä antamia toimeenpano- ja soveltamisohjeita, joista tiedoitettiin valtiovarainministeriön kirjelmällä n:o 4150, 27/7. 50 ja joista talousosaston johtaja ilmoitti edelleen kirjelmällä n:o To 361, 2/3. 51.

Aineiston keräämisestä veturien käyttöä ja käyttöajan jakaantumista koskevaa tutkimusta varten rautatiehallitus antoi tarvittavat ohjeet V.R. Käskylehdessä n:o 12/51. 3.

Sunnuntaityökorvauksen maksamisesta valtion viran tai toimen haltijoille, ylimääräisille toimenhaltijoille sekä erälle muille toimihenkilöille antoi valtiovarainministeriö kiertokirjeellään n:o 1060, 8/2. 51 lukien 1/1. 51 erinäisiä muutettuja määräyksiä, joista rautatiehallitus tiedoitti V.R. Käskylehdessä n:t 13/51. sekä 19/51. 1.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella suoritettavista päivärahoista vuoden 1951 aikana talousosaston johtaja antoi kirjelmällään n:o To 580, 15/3. 51 asianmukaiset määräykset.

Virkapukujen valmistamisesta ja tilaamisesta rautatiehallitus tiedoitti V.R. Käskylehdessä n:o 15/51. 9.

Valtionrautateiden asuinrakennusten isännöitsijäin tehtävistä erinäisistä ilmoituksista (kuten henkikirjoitus-, vero- y.m. ilmoitukset) hallinto-osaston johtaja antoi kirjelmällään n:o 12, 5/4. 51 tarvittavat määräykset.

Virkamieshuoneen käytöstä, yöpymisestä valtionrautateiden laivassa sekä lepoahuoneessa tai asunovuonussa asuvalta perittävistä maksuista lukien 1/5. 51 antoi rautatiehallitus asianmukaiset määräykset kirjelmällään Rh/to n:o H. 659, 10/4. 51.

Rengasmatkoista vuonna 1951 rautatiehallitus tiedoitti V.R. Käskylehdessä n:o 18/51. 1.

Lennätinteknikkopiireistä rautatiehallitus antoi lukien 1/5. 51 uudet muutetut määräykset V.R. Käskylehdessä n:o 19/51. 2.

Maksuleimakoneiden tilitys- ja käyttöohjeista rautatiehallitus antoi asianmukaiset määräykset V.R. Käskylehdessä n:o 19/51. 9.

30/3. 51 annetusta asetuksesta valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun asetuksen 1

ja 6 §§:n muuttamisesta rautatiehallitus ilmoitti V.R. Käskylehdessä n:o 20/51. 1.

Avustuksien myöntämisestä rautatieläisille lomanviettoa ja reumaparantholaitoa varten vuonna 1951 rautatiehallitus tiedoitti V.R. Käskylehdessä n:o 20/51. 2.

23/5. 46 annetun valtionrautateiden junahenkilökunnan virantoimitusrahassäännön 3 §:n, sellaisena kuin se on 17/3. 49 annetussa valtioneuvoston päätöksessä, muuttamisesta annettiin tieto talousosaston johtajan kirjelmällä n:o To 503, 30/4. 51.

Pohjoismaisesta kiertomatkaliikenteestä ilmoitettiin V.R. Käskylehdessä n:o 21/51. 11.

30/3. 51 annetusta asetuksesta virkamieseläkkeistä 30/9. 50 annetun asetuksen 3 §:n muuttamisesta lukien 1/5. 51 tiedoitettiin talousosaston johtajan kirjelmällä n:o To 853, 18/4. 51.

20/4. 51 annetusta laista virkamieseläkkeistä 30/9. 50 annetun lain 5 ja 6 §§:ien muuttamisesta, ylimääräisten toimenhaltijain ja valtion työntekijäin eläkkeistä samana päivänä annettujen asetusten erinäisten pykälien muuttamisesta lukien 1/5. 51 ilmoitti rautatiehallitus V.R. Käskylehdessä n:o 22/51. 2.

Takautuvien palkankorotusten maksamisesta työntekijöille, joista korotuksista vaatimukset on esitetty viimeistään 31/5. 51 rautatiehallitus antoi kirjelmällään Rh/to n:o H. 787, 2/5. 51 asianmukaiset määräykset.

Valtion viran tai toimen haltijain, ylimääräisten toimenhaltijain ja tilapäisten toimihenkilöiden palkkauksen uudelleen järjestämisestä lukien 1/3. 51 rautatiehallitus tiedoitti V.R. Käskylehdessä n:o 23/51. 1.

Valtionrautateiden autoliikenteen uudet tariffit lukien 1/6. 51 rautatiehallitus vahvisti ja ilmoitti V.R. Käskylehdessä n:o 24/51. 10.

1/3. 47 voimaan tulleen yhdysliikennesopimuksen Jokioisten ja Loviisan rautateiden kanssa 10 ja 14 §§:ien muuttamisesta lukien 15/5. 51 rautatiehallitus tiedoitti V.R. Käskylehdessä n:o 24/51. 13.

Polttopuiden käytöstä valtionrautateiden virka- ja asuinhuoneissa sekä niiden myynnistä rautatieläisille rautatiehallitus antoi uudet määräykset lukien 1/6. 51 kirjelmällään n:o 333, 22/5. 51.

Ulkomailla annettavien vapaalippujen saantia koskevista anomuksista rautatiehallitus ilmoitti V.R. Käskylehdessä n:o 26/51. 10.

23/5. 46 annetun valtionrautateiden junahenkilökunnan virantoimitusrahassäännön 3 §:n, sellaisena kuin se on 19/4. 51 annetussa valtioneuvoston päätöksessä, muuttamisesta lukien 1/4. 51 rautatiehallitus tiedoitti kirjelmällään Rh/to n:o H. 438, 4/6. 51.

24/5. 51 annetusta valtioneuvoston päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain virka-asunnoista ja luontoisetujen vastikkeista sekä valtion vuokra-asuntojen vuokramaksuista 7/7. 50 annetun valtioneuvoston päätöksen 3 §:n muuttamisesta lukien 1/6. 51 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään n:o Rh/to H. 916, 5/6. 51.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella oleville viran tai toimen haltijoille suoritettavista päivärahoista rautatiehallitus antoi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän n:o 2842, 17/5. 51 mu-

kaiset määräykset tiedoksi kirjelmällään Rh/to n:o H. 878, 22/5. 51.

Virkapuvuista annettujen määräysten soveltamisesta rautatiehallitus antoi selventäviä ohjeita V.R. Kaskylehdessä n:o 28/51. 1.

Vapaaalippusäännön 17 §:n 1. lisämääräyksen osittaisesta muuttamisesta rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään n:o 580, 7/6. 51.

Vaununvuokrien korottamisesta kuormaus- ja purkamisaikojen yli menevältä ajalta lukien 15/6. 51 rautatiehallitus antoi tiedoksi kirjelmällään n:o 1272, 5/6. 51.

Valtionrautateiden eläkelaitokselle 17/3. 21 vahvistetun ohjesäännön 25 §:n väliaikaisesta muuttamisesta annetusta valtioneuvoston päätöksestä talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o 1212, 16/6. 51.

1/6. 51 annetusta laista tapaturmavakuutuslain muuttamisesta lukien 1/7. 51 talousosaston johtaja tiedotti kirjelmällään n:o 1213, 16/6. 51.

Virkapukumääräysten 6 §:ään (Kl n:o 40/50. 1) tehdystä muutoksesta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/hlo n:o H. 54, 19/6. 51.

Rataosan Jämsä—Jämsänkoski avaamisesta liikenteelle tiedoitettiin V.R. Kaskylehdessä n:o 31/51. 1.

Valtionrautateiden autoliikenteen hoidosta ja valvonnasta lukien 1/7. 51 annetut ohjeet tiedoitettiin V.R. Kaskylehdessä n:o 31/51. 2.

Keskuskäyttökomitean asettamisesta valtionrautateille ja sen johdosta tehdystä sopimuksesta rautatiehallituksen ja erinäisten rautatieläisjärjestöjen kesken annettiin tieto V.R. Kaskylehdessä n:o 33/51. 1.

Lennätintyön poistamisesta liikenneoppilaiden harjoitteluohjelmasta ja vastaavasti alustavan liikennevirkatutkimon tutkintoaineiden joukosta pakollisena aineena rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/hlo n:o 1600, 19/7. 51.

Valtioneuvoston päätöksestä ylimääräisistä eläkeistä kesäkuun 21 päivästä 1951 rautatiehallitus tiedotti V.R. Kaskylehdessä n:o 34/51. 2.

Valtion tapaturmatoimiston antamista erinäisistä ohjeista valtion tapaturma-asiamiehille rautatiehallitus antoi tiedon kirjelmällään Rh/to n:o H. 1223, 17/7. 51.

Vaihtotöistä kannettavista uusista maksuista, jotka tulivat voimaan lukien 1/9. 51, annettiin tarkemmat ohjeet V.R. Kaskylehdessä n:o 36/51. 4, jota täydennettiin n:lla 42/51. 5.

Virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella suoritettavasta korvauksesta valtioneuvoston 19/7. 51 antamista uusista määräyksistä tiedoitettiin rautatiehallituksen kirjelmällä n:o H. 385, 7/8. 51.

Rahtimerkkien ja maksuleiman käyttämisestä rautatiehallitus vahvisti uudet määräykset, jotka astuivat voimaan lukien 1/9. 51 ja joista ilmoitettiin V.R. Kaskylehdessä n:o 37/51. 4.

Lääkärindistuksen hankkimista varten valtionrautateiden palvelukseen tai työhön pyrkijälle on asianomaisen päällystön toimesta kirjoitettava sairaanpassi (lomake n:o 3315) rautatiehallitus tiedotti V.R. Kaskylehdessä n:o 40/51. 1.

23/8. 51 valtioneuvoston antamasta päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain virka-asunnoista ja luontoisetujen vastikkeista sekä valtion vuokra-

asuntojen vuokramaksuista 7/7. 50 annetun valtioneuvoston päätöksen muuttamisesta lukien 1/9. 51 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/to n:o H. 916, 4/9. 51.

Yksityisoikeudellisessa työsuhteessa valtioon olevien toimihenkilöiden ja työntekijäin matkakustannusten korvaamisesta rautatiehallitus antoi tarkemmat ohjeet kirjelmällään Rh/to n:o 1387, 4/9. 51.

Virkapukujen hankkimisesta ilmoitettiin V.R. Kaskylehdessä n:o 42/51. 2.

Valtionrautateiden virka-asunnoista pidätettävistä vastikkeista ja vuokra-asunnoista perittävistä vuokramaksuista rautatiehallitus antoi asianmukaiset ohjeet kirjelmällään Rh/to n:o 916, 26/9. 51.

Valtion työssä olevien työntekijäin terveyden- ja sairaanhoidon ohjesäännön soveltamisesta, mikäli on kysymys sairaala- tai parantolakustannusten vähentämisestä työntekijän palkasta rautatiehallitus antoi tarkempia ohjeita kirjelmällään Rh/to n:o H. 1286, 9/10. 51.

Eräiden tilastotietojen hankkimisesta tavaraliikenteestä rautatiehallituksen asettamalle toimikunnalle, joka on määrätty tutkimaan mahdollisuuksia pika- ja rahtikappaletavaran yhdistämiseksi rautatiehallitus tiedotti V.R. Kaskylehdessä n:o 48/51. 4.

Valtioneuvoston 29/9. 51 antamasta päätöksestä työpalkkojen säännöstelystä lukien 1/10. 51 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään n:o H. 1541, 23/10. 51.

Verojen ennakkipidätyksestä loka-, marras- ja joulukuulta 1951 maksettavista palkoista rautatiehallitus tiedotti kirjelmällään n:o H. 1521, 23/10. 51.

Halkojen myynnistä rautatieläisille kannettavista uusista hinnoista annettiin tieto V.R. Kaskylehdessä n:o 50/51. 2.

Työnantajan lapsilisä- ja kansaneläkemaksusta 22/7. 48 annetun lain erinäisten §:ien voimassaoloajan pidentämisestä 1 päivästä tammikuuta 1952 saman vuoden loppuun rautatiehallitus ilmoitti V.R. Kaskylehdessä n:o 51/51. 1.

Lämpimän veden jakelusta suoritettavasta korvauksesta tiedoitettiin V.R. Kaskylehdessä n:o 52/51. 1.

Virkapukujen hankkimisesta Kestilän Pukimo Oy:ltä annettiin tieto V.R. Kaskylehdessä n:o 52/51. 2.

16/11. 51. annetusta asetuksesta matkakustannusten korvauksesta ja päivärahasta annetun asetuksen muuttamisesta, mikäli koskee matkakustannusten korvausta rautatiehallitus tiedotti V.R. Kaskylehdessä n:o 53/51. 1.

Rautatieläisten marras—Joulukuussa 1951 valtionrautateiltä ostamista haloista myönnetystä alennuksesta annettiin tieto rautatiehallituksen kirjelmällä n:o 856, 10/12. 51.

Valtioneuvoston 29/11. 51 tekemästä päätöksestä, joka sisältää järjestysohjeet rakennusten katoilla suoritettavia töitä varten rautatiehallitus antoi asianmukaisen tiedoituksen V.R. Kaskylehdessä n:o 56/51. 1.

Rahtiluotoista lukien 1/1. 52 annetuista määräyksistä annettiin tieto V.R. Kaskylehdessä n:o 56/51. 10. 11.

Valtionrautateiden oman tavaran kuljetuksista lukien 1/1. 52 rautatiehallitus tiedotti V.R. Kaskylehdessä n:o 58/51. 1—7.

Valtiovarainministeriön 22/11. 51 tekemästä päätöksestä ennakon pidättämisestä ennakokoperintälain 4 §:n 3 momentissa mainitussa tapauksessa rautatiehallitus ilmoitti V.R. Käskylehdessä n:o 59/51. 2.

Valtioneuvoston 29/11. 51 tekemästä päätöksestä tapaturmavakuutuslaissa säädettyjen markkamäärien korottamisesta rautatiehallitus tiedotti V.R. Käskylehdessä n:o 59/51. 3.

IX. Tapaturmat.

Alla oleva taulukko osoittaa liikenneonnettomuuksien lukumäärän vuosina 1949—1951 sekä näissä onnettomuuksissa tapaturmaisesti kuolleiden tai loukkaantuneiden henkilöiden luvun:

	Onnettomuuksien luku	Kuoli	Loukkaantui	Päälle- ja yhteens- ajot	Tasoyli- käytävä onnetto- muudet	Ylijot	Kiskoilta suistumiset	Muusta syystä
1949	316	119	78	26	68	94	51	77
1950	351	103	80	46	78	84	60	83
1951	430	116	103	40	112	95	91	92

X. Taloudellinen tila.

V. 1949.

Valtionrautateiden pääoma-arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kirjanpidon mukaan vuoden 1948 lopussa	9 278 981 100: —
Tähän on vuonna 1949 tullut lisää:	
Uudisrakennusten arvo	1 766 912 437: —
Uuden liikkuvan kaluston arvo	870 300 893: —
Uusien työkonoiden arvo (rautatierakennusten työkonoidia sekä käyttökaloa lukuunottamatta)	95 783 710: —
	2 732 997 040: —
	12 011 978 140: —

Tästä on vuonna 1949 vähennetty:

Vuoden kuluessa poistettu:

Kiinteistöjen arvosta	173 000: —
Työkonoiden „	6 555 333: —
Liikkuvan kaluston arvosta	4 625 195: —

Vuoden kuluessa kuoletettu:

Kiinteistöjen arvosta	87 870 600: —
Työkonoiden „	9 692 200: —
Liikkuvan kaluston arvosta	76 297 600: —

185 213 928: —

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten vuoden 1949 päättyessä ..	11 826 764 212: —
Tähän on lisättävä uusien rautatierakennuksien kiinteistöarvo, yhteensä	3 268 951 356: —
sekä Hyvinkään pääkonepajan rakennusarvo	831 154 863: —
Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1949 lopussa ¹⁾	15 926 870 431: —

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen 3 867 281 269 mk ja työkonoiden osalle 244 660 961 osalle 7 714 821 982 mk, liikkuvan kaluston mk eli prosentteissa 65,24, 32,69 ja 2,07.

Valtionrautateiden tulot.

Valtionrautateiden bruttotulot nousivat vuonna 1949 12 321 115 536 markkaan. Tästä on vähennetty suorituksia vieraille rautateille y. m. ja takaisinmaksuja rautatien käyttäjille yhteensä 178 227 611 mk, joten kertomusvuoden nettotuloksi jää 12 142 887 925 mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna 13 642 254 507 mk, ovat tulot vähentyneet 1 499 366 582 markalla eli 10,99 %.

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuvat vuosina 1949—1947 seuraavasti:

1) Tähän ei ole luettu käyttökaloa, jonka arvo oli kertomusvuoden lopussa 155 911 984: 50.

Tulon laatu	Vuonna 1949		Vuonna 1948	Vuonna 1947	Lisäys vuonna 1949 vuoteen 1948 verrattuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot	3 357 085 834	27.64	3 848 421 304	3 039 003 637	— 491 335 470	—12.77
Tavaraliikenteen tulot	8 015 808 396	66.01	9 030 758 166	4 629 671 287	—1 014 949 770	—11.24
Muut liikennetulot	159 905 975	1.32	232 624 383	166 924 760	— 72 718 408	—31.26
Lennätintulot	5 469 101	0.05	6 910 018	6 372 201	— 1 440 917	—20.85
Autoliikennetulot	146 130 708	1.20	157 757 834	107 446 383	— 11 627 126	— 7.37
Korvaus postinkuljetuksesta ..	140 678 360	1.16	98 603 300	70 052 008	42 075 060	3.00
Sekalaiset tulot	317 809 551	2.62	267 179 502	240 862 300	50 530 049	18.95
Yhteensä	12 142 887 925	100.00	13 642 254 507	8 260 332 576	—1 592 071 691 + 92 705 109 —1 499 366 582	—10.99

Valtionrautateiden menot.

Valtionrautateiden hallinto- ja kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1949 13 078 827 631 mk, oltuaan edellisenä vuonna 11 957 915 932 mk ja osoittivat siten 1 119 911 699 markan eli 8.56 % lisäystä.

Menoprosentti, s. o. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde oli vuonna 1949 107.71, vuonna 1948 se oli 87.65 ja vuonna 1947 103.08.

Rautatiehallituksen menot olivat 244 849 075 mk ja linjahallinnon menot 12 833 978 556 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 1.87 ja 98.13 %.

Menojen jakautuminen eri momenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1949	
	v. 1949	v. 1948	mk	%
<i>Rautatiehallitus</i>				
Palkkaukset	128 472 082	117 836 355	10 635 727	9.11
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot	47 579 991	41 085 976	6 494 015	15.81
Viransijaisten palkkiot	1 485 365	1 007 859	477 506	47.38
Matkakustannukset	4 230 608	4 579 745	— 349 137	—7.62
Vakinaiset eläkkeet	12 913 595	11 305 890	1 607 705	13.49
Ylimääräiset eläkkeet	647 320	644 850	2 470	0.38
Apuraha eläkelaitokselle	853 330	791 735	61 595	7.91
Ammattiopetus	6 474 734	3 734 144	2 740 590	73.38
Pääjohtajan käyttövarat	27 549	27 975	— 426	—1.52
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito	5 929 852	6 336 193	— 406 341	—6.41
Painatuskustannukset	1 289 466	1 244 050	65 416	5.34
Sekalaiset menot	13 043 799	10 704 557	2 339 242	21.85
Peruspalkkaisen viran tai toimen haltijan indeksikorotukset	12 399 943	—	12 399 943	—
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansaneläkemaksut	9 501 441	2 017 650	7 483 791	370.92
Yhteensä	244 849 075	201 296 979	+ 44 308 000 — 755 904 43 552 096	21.64
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot</i>				
<i>Henkilömenot</i>				
Palkkaukset	3 051 322 046	2 956 409 984	94 912 062	3.21
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot ..	1 026 863 430	1 120 051 442	— 93 188 012	—8.32
Viransijaisten palkkiot	356 645 637	348 174 798	8 470 839	2.43
Virantekorahat ja palkinnot tarveaineiden säästämistä ..	785 802 831	682 169 673	103 633 158	15.19

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1949	
	v. 1949	v. 1948	mk	%
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muutto-kustannuksista	49 308 244	56 827 760	— 7 519 516	—13.23
Vakinaiset eläkkeet	304 281 148	271 920 628	32 360 520	11.90
Ylimääräiset eläkkeet	22 060 600	18 841 830	3 218 770	17.08
Apurahat eläkelaitokselle	73 318 181	67 088 298	6 229 883	9.29
Tapaturmakorvaukset	34 599 514	21 524 227	13 075 287	60.74
Muut huoltomenot	10 710 842	7 646 697	3 064 145	40.07
Kalusto ja käyttöaineet				
Käyttökalu sekä sen kunnossapito ja tarkastus	42 477 568	30 674 375	11 803 193	38.48
Polttoaineet	3 059 876 414	3 229 961 243	— 170 084 829	— 5.25
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta	223 703 400	190 141 111	33 562 289	17.65
Rata- ja rakennukset				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito	1 192 602 662	1 046 626 842	145 975 820	13.95
Sähkövoimalaitosten ynnä vahvavirta-, lennätin- ja puhelinjohtojen kunnossapito	38 549 519	33 827 375	4 722 144	13.96
Merkinanto- ja turvallisuuslaitteiden kunnossapito	21 787 396	17 347 302	4 440 094	25.60
Lumen ja jään poistaminen	59 909 162	85 177 791	— 25 268 629	—29.67
Liikkuva kalusto				
Liikkuvan kaluston, työkoneiden ja koneellisten lait-teiden kunnossapito	1 670 228 268	1 286 316 610	383 911 658	29.81
Korvaus vieraan liikkuvan kaluston käytöstä	69 099	3 307 717	— 3 238 618	—97.91
Muut asiamenot				
Painatuskustannukset	33 934 472	35 210 858	— 1 276 386	—39.09
Vahingonkorvaukset	22 640 754	28 003 835	— 5 363 081	—19.18
Verot	2 548 441	1 782 619	765 822	42.96
Postilaitokselle postinkuljetuksesta suoritettava korvaus	5 000 000	3 000 000	2 000 000	66.67
Sekalaiset menot	7 519 153	7 956 370	— 437 217	— 5.50
Arvaamattomiin tarp. ministeriön käytettäväksi	155 932	113 407	42 525	37.41
Arvaamattomiin tarp. rautatiehallituksen käytettäväksi	346 167	250 000	96 167	38.46
Kuolelutukset	180 884 049	151 511 704	29 372 345	19.39
Peruspalkkaisen viran tai toimen haltijan indeksi-korotukset	315 678 727	—	315 678 727	—
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansan-eläkemaksut	234 423 565	54 754 457	179 669 108	328.14
Pohjois-Suomen hävitetyn alueen viran tai toimen hal-tijain päivärahat	6 731 335	—	6 731 335	—
Linjahallinto yhteensä	12 833 978 556	11 756 618 953	+1 383 735 891	
			— 306 376 288	
			1 077 359 603	9.16
Kaikkiaan	13 078 827 631	11 957 915 932	1 120 911 699	9.38

Valtionrautateiden kirjanpidon mukaan laskettu rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä v. 1949 osoitti 936 milj. markan vajauksen. Kun vas-taava tulos v. 1948 osoitti 1 684 milj. markan ylijää-

män, on v. 1949 rahallinen tulos edelliseen vuoteen verrattuna 2 620 milj. markkaa heikompi eli 155.50 %.

Täsmällisin luvuin esitettyinä valtionrautateiden tulojen ja menojen lisäys sekä ylijäämän pienentymi-nen käyvät ilmi seuraavasta taulukosta:

	Vuonna 1949	Vuonna 1948	Lisäys vuonna 1949	
	mk	mk	mk	%
Tulot	12 142 887 925	13 642 254 507	—1 499 366 582	65.15
Menot	13 078 827 631	11 957 915 932	1 120 911 699	40.44
Ylijäämä tai vajeus (—)	— 935 939 706	1 684 338 575	—2 620 278 281	—155.50

V. 1950.

Valtionrautateiden pääoma-arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kirjanpidon mukaan vuoden 1949 lopussa	11 826 764 212: —
Tähän on vuonna 1950 tullut lisää:	
Uudisrakennusten arvo	2 583 945 291: —
Uuden liikkuvan kaluston arvo	624 265 852: —
Uusien työkoneiden arvo (rautatierakennusten työkoneita sekä käyttökcalustoa lukuunottamatta)	241 843 298: —
	3 450 054 441: —
Tästä on vuonna 1950 vähennetty:	15 276 818 653: —
Vuoden kuluessa poistettu:	
Kiinteistöjen arvosta	50 000: —
Työkoneiden ”	3 730 623: —
Liikkuvan kaluston arvosta	6 522 418: —
Vuoden kuluessa kuoletettu:	
Kiinteistöjen arvosta	101 824 100: —
Työkoneiden ”	14 968 900: —
Liikkuvan kaluston arvosta	92 337 100: —
	219 433 141: —
Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten vuoden 1950 päättyessä ..	15 057 385 512: —
Tähän on lisättävä uusien rautatierakennuksien kiinteistöarvo, yhteensä	4 770 874 262: —
sekä Hyvinkään pääkonepajan rakennusarvo	559 058 588: —
Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1950 lopussa ¹⁾	20 387 318 362: —

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen 4 392 687 603 mk ja työkoneiden osalle 467 804 736 osalle 10 196 893 173 mk, liikkuvan kaluston mk eli prosenteissa 67,6, 29,2 ja 3,2.

Valtionrautateiden tulot.

Valtionrautateiden bruttotulot nousivat vuonna 1950 13 378 229 273 markkaan. Tästä on vähennetty suorituksia vieraille rautateille y.m. ja takaisinmaksuja rautatien käyttäjille yhteensä 177 912 587 mk, joten kertomusvuoden nettotuloksi jää 13 200 316 686 mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna 12 142 387 925 mk, ovat tulot lisääntyneet 1 057 928 761 markalla eli 8,71 %.

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuvat vuosina 1950—1948 seuraavasti:

Tulon laatu	Vuonna 1950		Vuonna 1949	Vuonna 1948	Lisäys vuonna 1950 vuoteen 1949 verrattuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot	3 527 709 193	26,73	3 357 085 834	3 848 421 304	170 623 359	5,08
Tavaraliikenteen tulot	8 678 617 298	65,71	8 015 808 396	9 030 758 166	662 808 902	8,27
Muut liikennetulot	336 154 600	2,54	159 905 975	232 624 383	176 248 625	110,2
Lennätintulot	5 465 639	0,04	5 469 101	6 910 018	— 3 462	— 0,06
Autoliikennetulot	125 057 516	0,95	146 130 708	157 757 834	— 21 073 192	— 14,42
Korvaus postinkuljetuksesta ..	136 110 900	1,03	140 678 360	98 603 300	— 4 567 460	— 3,25
Sekalaiset tulot	391 201 540	3,00	317 809 551	267 179 502	73 391 989	23,09
Yhteensä	13 200 316 686	100,00	12 142 887 925	13 642 254 507	+1 083 072 875 — 25 644 114 +1 057 428 761	8,71

Valtionrautateiden menot.

Valtionrautateiden hallinto- ja kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1950 15 708 081 741 mk, oltuaan edellisenä vuonna 13 078 827 631 mk ja osoittivat siten 2 629 254 110 markan eli 20,10 % lisäystä. Menoprosentti, s. o. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde oli vuonna 1950 119,00, vuonna 1949 se oli 107,71 ja vuonna 1948 87,65.

Rautatiehallituksen menot olivat 338 748 868 mk ja linjahallinnon menot 15 369 332 873 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 2,16 ja 97,84 %.

Menojen jakautuminen eri momenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

¹⁾ Tähän ei ole luettu käyttökcalustoa, jonka arvo oli kustannusvuoden lopussa 191 061 058: —.

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1950	
	v. 1950	v. 1949	mk	%
<i>Rautatiehallitus</i>				
Palkkaukset	191 599 703	128 472 082	63 127 621	49.14
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot	59 095 713	47 579 991	11 515 722	26.31
Viransijaisten palkkiot	1 921 765	1 485 365	436 400	29.38
Matkakustannukset	5 729 857	4 230 608	1 499 249	35.44
Vakinaiset eläkkeet	24 915 112	12 913 595	12 001 517	92.94
Ylimääräiset eläkkeet	1 038 185	647 320	390 865	60.38
Apuraha eläkelaitokselle	950 000	853 330	96 670	11.32
Ammattiopetus	5 911 215	6 474 734	563 519	8.71
Pääjohtajan käyttövarat	49 962	27 549	22 413	81.35
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito	5 409 938	5 929 852	519 914	8.76
Painatuskustannukset	1 186 560	1 289 466	102 906	7.98
Sekalaiset menot	21 414 758	13 043 799	8 370 959	64.18
Peruspalkkaisen viran tai toimen haltijan indeksikoro- tukset	6 647 142	12 399 943	5 752 801	46.39
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansan- eläkemaksut	12 878 958	9 501 441	3 377 517	35.54
Yhteensä			+ 100 838 933	
			— 6 939 140	38.35
			+ 93 899 793	
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot</i>				
<i>Henkilömenot</i>				
Palkkaukset	4 485 424 429	3 051 322 046	1 434 102 383	47.00
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot ..	1 243 921 473	1 026 863 430	217 058 043	21.14
Viransijaisten palkkiot	402 350 547	356 645 637	45 704 910	12.81
Virantekorahat, ylityökorvaukset, sunnuntaityökorvauk- set ja palkinnot tarveaineiden säästämistä	954 195 191	785 802 831	168 392 360	21.42
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muutto- kustannuksista	61 504 944	49 308 244	12 196 700	24.73
Vakinaiset eläkkeet	490 751 019	304 281 148	186 469 871	61.28
Ylimääräiset eläkkeet	31 897 226	22 060 600	9 836 626	44.59
Apurahat eläkelaitokselle	76 593 355	73 318 181	3 275 174	4.46
Tapaturmakorvaukset	43 267 537	34 599 514	8 668 023	25.05
Muut huoltomenot	11 930 063	10 710 842	1 219 221	11.35
<i>Kalusto ja käyttöaineet</i>				
Käyttökäkalusto sekä sen kunnossapito ja tarkastus	42 113 725	42 477 568	363 843	0.86
Polttoaineet	3 131 210 143	3 059 876 414	71 333 729	23.34
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta	241 434 411	223 703 400	17 731 011	7.92
<i>Rata- ja rakennukset</i>				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito	1 285 354 747	1 192 602 662	92 752 085	7.77
Sähkövoimalaitosten ynnä vahvavirta-, lennätin- ja puhelinjohtojen kunnossapito	44 065 842	38 549 519	5 516 323	14.31
Merkinanto- ja turvallisuuslaitteiden kunnossapito	26 101 386	21 787 396	4 313 990	19.80
Lumen ja jään poistaminen	99 969 252	59 909 162	40 060 090	66.86
<i>Liikkuva kalusto</i>				
Liikkuvan kaluston, työkoneiden ja koneellisten laittei- den kunnossapito	1 917 768 438	1 670 228 268	247 540 170	14.82
Korvaus vieraan liikkuvan kaluston käytöstä	150 126	69 099	81 027	117.26
<i>Muut asiamenot</i>				
Painatuskustannukset	33 964 396	33 934 472	29 924	0.88
Vahingonkorvaukset ja palosuojelumienot	17 263 499	22 640 754	5 377 255	23.75
Verot	3 844 197	2 548 441	1 295 756	50.84
Postilaitokselle postinkuljetuksesta suoritettava korvaus	5 000 000	5 000 000	—	—

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1950	
	v. 1950	v. 1949	mk	%
Sekalaiset menot	10 394 187	7 519 153	2 875 034	38.24
Arvaamattomiin tarp. ministeriön käytettäväksi	60 000	155 932	— 95 932	—61.52
Arvaamattomiin tarp. rautatiehallituksen käytettäväksi	343 522	346 167	— 2 645	— 0.76
Kuolelutukset	214 855 430	180 884 049	33 971 381	18.79
Peruspalkkaisen viran tai toimen haltijan indeksikoro-				
tukset	174 687 225	315 678 727	— 140 991 502	—44.67
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansan-				
eläkemaksut	312 786 132	234 423 565	78 362 567	33.43
Pohjois-Suomen hävitetyn alueen viran tai toimen hal-				
tijain päivärahat	6 130 431	6 731 335	— 600 904	— 8.93
Linjahallinto yhteensä	15 369 332 873	12 833 978 556	+2 682 786 398	19.75
			— 147 432 081	
			+2 535 354 317	
Kaikkiaan	15 708 081 741	13 078 827 631	2 629 254 110	20.10

Valtionrautateiden kirjanpidon mukaan laskettu rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä v. 1950 osoitti 2 508 milj. markan vajauksen. Kun vastaava tulos v. 1949 osoitti 936 milj. markan vajauk-

sen, on v. 1950 rahallinen tulos edelliseen vuoteen verrattuna 1 572 milj. markkaa heikompi eli 167.08 %. Täsmällisin luvuin esitettyinä valtionrautateiden tulojen ja menojen lisäys sekä ylijäämän pienentyminen käyvät ilmi seuraavasta taulukosta:

	Vuonna 1950	Vuonna 1949	Lisäys vuonna 1950	
	mk	mk	mk	%
Tulot	13 200 316 686	12 142 887 925	1 057 428 761	8.71
Menot	15 708 081 741	13 078 827 631	2 629 254 110	20.10
Ylijäämä tai vajeus (—)	—2 507 765 055	— 935 939 706	—1 571 825 349	167.08

V. 1951.

Valtionrautateiden pääoma-arvo.

Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kirjanpidon mukaan vuoden 1950 lopussa	15 057 385 512: —
Tähän on vuonna 1951 tullut lisää:	
Uudisrakennusten arvo	2 918 912 273: —
Uuden liikkuvan kaluston arvo	645 447 674: —
Uusien työkonoiden arvo (rautatierakennusten työkonoiden sekä käyttökälyä lukuunottamatta)	213 198 707: —
Tästä on vuonna 1951 vähennetty:	18 834 944 166: —
Vuoden kuluessa poistettu:	
Kiinteistöjen arvosta	391 000: —
Työkonoiden „	1 811 363: —
Liikkuvan kaluston arvosta	7 409 686: —
Vuoden kuluessa kuoleutettu:	
Kiinteistöjen arvosta	152 077 000: —
Työkonoiden „	26 267 900: —
Liikkuvan kaluston arvosta	116 018 400: —
Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten vuoden 1951 päättyessä ..	18 530 968 817: —
Tähän on lisättävä uusien rautatierakennuksien kiinteistöarvo, yhteensä	5 908 538 486: —
sekä Hyvinkään pääkonepajan rakennusarvo	170 198 381: —
Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1951 lopussa ¹⁾	24 609 705 684: —

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistö- 4 914 707 192 mk ja työkonoiden osalle 652 924 184 mk eli prosentteissa 69.95, 26.52 ja 3.53.

1) Tähän ei ole luettu käyttökälyä, jonka arvo oli kertomusvuoden lopussa 255 638 707: —.

Valtionrautateiden tulot.

Valtionrautateiden bruttotulot nousivat vuonna 1951 21 660 271 750 markkaan. Tästä on vähennetty suorituksia vieraille rautateille y.m. ja takaisinmaksuja rautatien käyttäjille yhteensä 423 969 367 mk, joten kertomusvuoden nettotuloksi jää 21 236 302 383

mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna 13 200 316 686 mk, ovat tulot lisääntyneet 8 035 985 697 markalla eli 60.87 %.

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuvat vuosina 1951—1949 seuraavasti:

Tulon laatu	Vuonna 1951		Vuonna 1950	Vuonna 1949	Lisäys vuonna 1951 vuoteen 1950 verrattuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot	4 710 016 791	22.18	3 527 709 193	3 357 085 834	1 182 307 598	34.08
Tavaraliikenteen tulot	14 778 693 688	69.59	8 678 617 298	8 015 808 396	6 100 076 390	70.26
Muut liikennetulot	597 856 569	2.82	336 154 600	159 905 975	261 701 969	77.85
Lennätintulot	5 618 712	0.02	5 465 639	5 469 101	153 073	2.80
Autoliikennetulot	202 482 902	0.95	125 057 516	146 130 708	77 425 386	61.91
Korvaus postinkuljetuksesta ..	184 445 380	0.87	136 110 900	140 678 360	48 334 480	35.51
Sekalaiset tulot	757 188 341	3.57	391 201 540	317 809 551	365 986 801	93.56
Yhteensä	21 236 302 383	100.00	3 200 316 686	2 142 887 925	8 035 985 697	60.87

Valtionrautateiden menot.

Valtionrautateiden hallinto-, kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1951 20 505 006 820 mk, oltuaan edellisenä vuonna 15 708 081 741 mk ja osoittivat siten 4 796 925 079 markan eli 30.54 % lisäystä.

Menoprosentti, s.o. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde oli vuonna 1951 96.44, vuonna 1950 se oli 119.00 ja vuona 1949 107.71.

Rautatiehallituksen menot olivat 425 533 426 mk ja linjahallinnon menot 20 079 473 394 mk eli prosentteissa menojen kokonaismäärästä 2.07 ja 97.93 %.

Menojen jakautuminen eri momenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1951	
	v. 1951	v. 1950	mk	%
<i>Rautatiehallitus</i>				
Palkkaukset	216 328 376	191 599 703	24 728 673	12.91
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot	69 335 946	59 095 713	10 240 233	17.33
Viransijaisten palkkiot	2 737 434	1 921 765	815 669	44.44
Matkakustannukset	6 256 749	5 729 857	526 892	9.20
Vakinaiset eläkkeet	37 776 938	24 915 112	12 861 826	51.62
Ylimääräiset eläkkeet	1 404 935	1 038 185	366 750	35.35
Apuraha eläkelaitokselle	962 400	950 000	12 400	1.31
Ammattiopetus	6 589 459	5 911 215	678 244	11.47
Pääjohtajan käyttövarat	49 683	49 962	279	0.56
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito	6 075 667	5 409 938	665 729	12.31
Painatuskustannukset	1 974 795	1 186 560	788 235	66.43
Sekalaiset menot	26 681 689	21 414 758	5 266 931	24.60
Liikennetaloudellisen tutkimuslait. perustam.	1 771 192	—	1 771 192	100
Peruspalkkaisen viran tai toimen haltijan indeksikorotukset	31 551 368	6 647 142	24 904 226	374.68
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansaneläkemaksut	16 036 795	12 878 958	3 157 837	24.52
Yhteensä	425 533 426	338 748 868	+ 86 784 558	25.62
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot</i>				
<i>Henkilömenot</i>				
Palkkaukset	5 116 231 230	4 485 424 429	630 806 801	16.06
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot ..	1 566 546 607	1 243 921 473	322 625 134	25.94
Viransijaisten palkkiot	486 967 541	402 350 547	84 616 994	21.03
Virantekorahat ja palkinnot tarveaineiden säästämisestä	1 198 697 215	954 195 191	244 502 024	25.62

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1951	
	v. 1951	v. 1950	mk	%
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muutto- kustannuksista	78 348 114	61 504 944	16 843 170	27.39
Vakinaiset eläkkeet	835 244 299	490 751 019	344 493 280	70.20
Ylimääräiset eläkkeet	43 103 091	31 897 226	11 205 865	35.13
Apurahat eläkelaitokselle	78 937 600	76 593 355	2 344 245	3.06
Tapaturmakorvaukset	56 327 569	43 267 537	13 060 032	30.18
Muut huoltomenot	14 541 444	11 930 063	2 611 381	21.89
Kalusto ja käyttöaineet				
Käyttökalusto sekä sen kunnossapito ja tarkastus	65 437 327	42 113 725	23 323 602	55.38
Polttoaineet	4 353 020 688	3 131 210 143	1 221 810 545	39.02
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta	318 024 422	241 434 411	76 590 011	31.72
Rata- ja rakennukset				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito	1 548 427 839	1 285 354 747	263 073 092	20.47
Sähkövoimalaitosten ynnä vahvavirta-, lennätin- ja puhelinjohtojen kunnossapito	58 565 894	44 065 842	14 500 052	32.91
Merkinanto- ja turvallisuuslaitteiden kunnossapito	29 246 962	26 101 386	3 145 576	12.05
Lumen ja jään poistaminen	190 554 266	99 969 252	90 585 014	90.61
Liikkuva kalusto				
Liikkuvan kaluston, työkonoiden ja koneellisten lait- teiden kunnossapito	2 496 187 688	1 917 768 438	578 419 250	31.61
Korvaus vieraan liikkuvan kaluston käytöstä	234 658	150 126	84 532	56.31
Muut asiamenot				
Painatuskustannukset	57 090 692	33 964 396	23 126 296	68.09
Vahingonkorvaukset	49 951 086	17 263 499	32 687 587	189.35
Verot	4 149 087	3 844 197	304 890	79.31
Postilaitokselle postinkuljetuksesta suoritettava korvaus	5 000 000	5 000 000	—	—
Sekalaiset menot	11 743 698	10 394 187	1 349 511	12.98
Arvaamattomiin tarp. ministeriön käytettäväksi	78 445	60 000	18 445	30.74
Arvaamattomiin tarp. rautatiehallituksen käytettäväksi	315 431	343 522	28 091	8.91
Kuolelut	280 018 936	214 855 430	65 163 506	30.31
Peruspalkkaisen viran tai toimen haltijan indeksi- korotukset	735 631 904	174 687 225	560 944 679	321.12
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansan- eläkemaksut	394 733 904	312 786 132	81 947 772	26.20
Pohjois-Suomen hävitetyn alueen viran tai toimen hal- tijain päivärahat	6 115 757	6 130 431	14 674	2.39
Linjahallinto yhteensä	20 079 473 394	15 369 332 873	+4 710 183 286 — 42 765 4 710 140 521	30.64
Kaikkiaan	20 505 006 820	15 708 081 741	4 796 925 079	30.54

Valtionrautateiden kirjanpidon mukaan laskettu rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä v. 1951 osoitti 731 milj. markan ylijäämän. Kun vastaava tulos v. 1950 osoitti 2 508 milj. markan alijäämän,

on v. 1951 rahallinen tulos edelliseen vuoteen verrattuna 3 239 milj. markkaa parempi eli 123.62 %.

Täsmällisin luvuin esitettyinä valtionrautateiden tulojen ja menojen lisäys sekä ylijäämän suurentuminen käyvät ilmi seuraavasta taulukosta:

	Vuonna 1951	Vuonna 1950	Lisäys vuonna 1951	
	mk	mk	mk	%
Tulot	21 236 302 383	13 200 316 686	8 035 985 697	60.87
Menot	20 505 006 820	15 708 081 741	4 796 925 079	30.54
Ylijäämä tai vajeus (—)	+ 731 295 563	-2 507 765 055	3 239 060 618	123.62

Helsingissä, rautatiehallituksessa, huhtikuun 15 päivänä 1953.

H. ROOS.

Arvi Nikkilä.

